ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων (2021)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στην ανακοίνωσή της τής 11ης Δεκεμβρίου 2019[1], η Επιτροπή παρουσίασε μια Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους πολίτες της. Η εν λόγω ανακοίνωση ανανεώνει τη δέσμευση της Επιτροπής για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και των προκλήσεων που σχετίζονται με το περιβάλλον, η οποία αποτελεί καθήκον υψίστης σημασίας για τη γενιά μας. Πρόκειται για μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, στην οποία ως το 2050 θα έχουν μηδενιστεί οι καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και στην οποία η οικονομική ανάπτυξη θα έχει αποσυνδεθεί από τη χρήση των πόρων. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της στρατηγικής της παρούσας Επιτροπής για την υλοποίηση του Θεματολογίου των Ηνωμένων Εθνών για το 2030 και των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης[2]. Ο στόχος της επίτευξης μιας κλιματικά ουδέτερης Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2050 εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 12ης Δεκεμβρίου 2019[3] και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2020[4].

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ζητεί ειδικότερα να επιταχυνθεί η μετάβαση στη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, δεδομένου ότι οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης, οι οποίες και εξακολουθούν να αυξάνονται. Για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90% έως το 2050. Στη μείωση θα πρέπει να συμβάλουν όλοι οι τρόποι μεταφοράς. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η Επιτροπή εξήγγειλε μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η οποία θα εγκριθεί το 2020 και η οποία θα αντιμετωπίσει την εν λόγω πρόκληση και θα καλύπτει όλες τις πηγές εκπομπών. Μεταξύ άλλων προβλεπόμενων δράσεων, σημαντικό μέρος του 75% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς θα πρέπει να στραφεί προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Οι σιδηρόδρομοι πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επιτάχυνση της μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές, ως ένας από τους πλέον φιλικούς προς το περιβάλλον και ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς. Πράγματι, το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σε μεγάλο βαθμό ηλεκτροκίνητο και εκπέμπει πολύ λιγότερο CO2 σε σύγκριση με τις αντίστοιχες οδικές ή αεροπορικές μετακινήσεις. Επίσης, αποτελεί τον μοναδικό τρόπο μεταφοράς που μειώνει σχεδόν συνεχώς τις εκπομπές CO2 από το 1990, παρά την αύξηση του όγκου των μεταφορών: έως το 2016, αντιστοιχούσε μόλις στο 0,5% των εκπομπών CO2 από όλους τους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, το σιδηροδρομικό δίκτυο αντιπροσωπεύει μόλις το 2% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ στις μεταφορές, ενώ το 2016 μετέφερε το 11,2% των εμπορευμάτων και το 6,6% των επιβατών όλων των τρόπων

---

1 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Δεκεμβρίου 2019 για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (COM/2019/640 final)

2 https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld

3 Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/el/pdf)

4 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (2019/2956(RSP))

μεταφοράς[5]. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μειώσει την κατανάλωση ενέργειας κατά την περίοδο 1990-2016[6] και χρησιμοποιεί όλο και περισσότερο ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ενώ το μερίδιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στις χερσαίες μεταφορές στην Ένωση αυξήθηκε από 7,0% σε 7,6% μεταξύ του 2007 και του 2016, για τις εμπορευματικές μεταφορές, μετά την κορύφωση του 2011 (19%), το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές στην Ένωση μειώθηκε σε 16,65% το 2017[7]. Εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά εμπόδια για την επίτευξη ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ανάγκη ελαχιστοποίησης του θορύβου. Η αντιμετώπιση αυτών των εμποδίων, μαζί με τη μείωση του κόστους και την επιτάχυνση της καινοτομίας, θα επιτρέψει στις σιδηροδρομικές μεταφορές να αξιοποιήσουν πλήρως το δυναμικό τους. Επομένως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές χρειάζονται περαιτέρω ώθηση ώστε να καταστούν πιο ελκυστικές για τους ταξιδιώτες και τις επιχειρήσεις ως μέσο μεταφοράς που ανταποκρίνεται τόσο στις καθημερινές όσο και στις μεγαλύτερες ανάγκες κινητικότητας μεγάλων αποστάσεων. Η αύξηση του μεριδίου των επιβατών και των εμπορευμάτων που διακινούνται σιδηροδρομικώς θα συμβάλει επίσης στη μείωση τόσο της συμφόρησης όσο και των εκπομπών που είναι επικίνδυνες για την ανθρώπινη υγεία, ιδίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η πρόταση για την ανακήρυξη του 2021 ως Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων έχει ως στόχο την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Μέσω σχεδίων, συζητήσεων, εκδηλώσεων, εκθέσεων και πρωτοβουλιών σε όλη την Ευρώπη, το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων θα προωθήσει τον σιδηρόδρομο ως έναν ελκυστικό και βιώσιμο τρόπο μετακίνησης σε ολόκληρη την Ευρώπη, προς τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις αρχές, δίνοντας έμφαση στην πανευρωπαϊκή και καινοτόμο διάστασή του. Προσεγγίζοντας τους πολίτες, πέρα από τον σιδηροδρομικό τομέα, μέσω ειδικών εκδηλώσεων και επικοινωνιακών εκστρατειών, θα πείσει περισσότερα άτομα και επιχειρήσεις να κάνουν χρήση του σιδηροδρόμου.

Το 2021 είναι ένα σημαντικό έτος για την ενωσιακή πολιτική για τους σιδηροδρόμους. Θα είναι το πρώτο πλήρες έτος εφαρμογής σε ολόκληρη την ΕΕ των κανόνων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους[8], ιδίως όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την ΕΕ. Υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον του κοινού για τους σιδηροδρόμους, συμπεριλαμβανομένων των νυκτερινών αμαξοστοιχιών, σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως φαίνεται και από τη δημοτικότητα του #DiscoverEU[9]. Επιπλέον, το διεθνές καλλιτεχνικό φεστιβάλ «Europalia»[10] θα αφιερώσει την έκδοση του 2021 στην επίδραση των σιδηροδρόμων στον τομέα των τεχνών και θα αναδείξει τον ρόλο του σιδηροδρόμου ως ισχυρού παράγοντα προώθησης της κοινωνικής, οικονομικής και βιομηχανικής αλλαγής. Ως εκ τούτου, το 2021 θεωρείται ως η κατάλληλη επιλογή χρόνου για την εν λόγω πρωτοβουλία.

Ο κύριος στόχος του υπό εξέταση Ευρωπαϊκού Έτους, όπως και όλων των ευρωπαϊκών ετών στο παρελθόν, είναι να υπάρξει ευαισθητοποίηση σχετικά με τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες και να τονιστεί ο ρόλος της Ένωσης στην προώθηση κοινών λύσεων. Στόχος του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων είναι η ενθάρρυνση και η υποστήριξη των προσπαθειών της Ένωσης,

5 Στατιστικό εγκόλπιο της ΕΕ για τις μεταφορές 2019
6 Στατιστικό εγκόλπιο της ΕΕ για τις μεταφορές 2019
7 Στατιστικό εγκόλπιο της ΕΕ για τις μεταφορές 2019
8 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_el
9 https://europa.eu/youth/discovereu_el
10 https://europalia.eu

των κρατών μελών, των περιφερειακών και τοπικών αρχών και άλλων οργανισμών να αυξήσουν το ποσοστό των επιβατών και των εμπορευμάτων που διακινούνται σιδηροδρομικώς. Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Έτος θα πρέπει να προωθήσει τον σιδηρόδρομο ως έναν βιώσιμο, καινοτόμο και ασφαλή τρόπο μεταφοράς, προσεγγίζοντας το ευρύτερο κοινό, ιδίως τη νεολαία. Θα πρέπει επίσης να επισημαίνει την ευρωπαϊκή, διασυνοριακή διάσταση του σιδηροδρόμου, που φέρνει πιο κοντά τους πολίτες, τους επιτρέπει να εξερευνήσουν την Ένωση σε όλη την πολυμορφία της, προωθεί τη συνοχή και συμβάλλει στην ολοκλήρωση της ενωσιακής εσωτερικής αγοράς. Θα πρέπει επίσης να αναδείξει τη συμβολή των σιδηροδρόμων στην οικονομία, τη βιομηχανία και την κοινωνία εν γένει της Ένωσης και να προωθήσει τις σιδηροδρομικές μεταφορές ως σημαντικό στοιχείο των σχέσεων μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών, ιδίως στα Δυτικά Βαλκάνια.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Όπως προαναφέρθηκε, το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων έχει ως στόχο την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Θα αξιοποιήσει επίσης τις υφιστάμενες πρωτοβουλίες και πολιτικές που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως είναι το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών μεταφορών και η μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ένωση. Όπως και για άλλα ευρωπαϊκά έτη, τα μέτρα θα περιλαμβάνουν εκστρατείες ενημέρωσης και προώθησης, εκδηλώσεις, έργα και πρωτοβουλίες σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Τα μέτρα αυτά θα χρησιμεύσουν για τη μετάδοση βασικών μηνυμάτων και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με παραδείγματα ορθών πρακτικών.

Το Ευρωπαϊκό Έτος θα αποτελέσει ευκαιρία για την ενθάρρυνση των αρχών των κρατών μελών και του κλάδου να συνεργαστούν για την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι δραστηριότητες που θα οργανωθούν στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις περιστάσεις που διαπιστώνονται σε κάθε κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη καλούνται να ορίσουν εθνικό συντονιστή υπεύθυνο για την οργάνωση της συμμετοχής τους στο Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων. Θα συσταθεί ευρωπαϊκή ομάδα καθοδήγησης, στην οποία θα συμμετέχουν εκπρόσωποι των εθνικών συντονιστών. Η Επιτροπή θα συγκαλεί συνεδριάσεις των εθνικών συντονιστών με σκοπό τον συντονισμό των εργασιών του Ευρωπαϊκού Έτους και την ανταλλαγή πληροφοριών για την υλοποίησή του σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων συνδέεται με άλλους ενωσιακούς τομείς πολιτικής, όπως η περιφερειακή ανάπτυξη, η βιομηχανική ανταγωνιστικότητα, ο βιώσιμος τουρισμός, η καινοτομία, η απασχόληση, η εκπαίδευση, η νεολαία, ο πολιτισμός και η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία, καθώς και με τους δεσμούς της Ένωσης με τους γείτονές της. Θα υπογραμμίσει την ευρωπαϊκή, διασυνοριακή διάσταση του σιδηροδρόμου ως μέσου μεταφοράς αγαθών, ταξιδίων, ανακαλύψεων και διασύνδεσης της ηπείρου με τρόπο βιώσιμο και προσανατολισμένο στο μέλλον. Ορισμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων της Ένωσης, όπως το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», τα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία της Ένωσης, τα προγράμματα «Δημιουργική Ευρώπη», Erasmus+, DiscoverEU ή «Ευρώπη για τους Πολίτες».

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Πράγματι, το άρθρο 91 προβλέπει ότι, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζουν χρήσιμες διατάξεις για την εφαρμογή του άρθρου 90 ΣΛΕΕ. Το άρθρο 90 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι οι στόχοι των Συνθηκών επιδιώκονται στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών. Κύριος σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να συμβάλει στην αύξηση του ποσοστού των επιβατών και των εμπορευμάτων που διακινούνται σιδηροδρομικώς. Ως εκ τούτου, ο στόχος αυτός εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 91 της ΣΛΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Οι στόχοι της παρούσας πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό με την ανάληψη δράσης μόνο από τα κράτη μέλη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η δράση αποκλειστικά σε εθνικό επίπεδο δεν επωφελείται από την ευρωπαϊκή διάσταση της ανταλλαγής εμπειριών και ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών. Το άρθρο 3 παράγραφος 3 της ΣΕΕ ορίζει ειδικότερα ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση εγκαθιδρύει εσωτερική αγορά, εργάζεται για την αειφόρο ανάπτυξη της Ευρώπης με γνώμονα, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, προάγει την επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο και προάγει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Η Ένωση επιδιώκει τους στόχους της με πρόσφορα μέσα, ανάλογα με τις αρμοδιότητες που της απονέμονται με τις Συνθήκες. Επιπλέον, η δράση των κρατών μελών θα ωφεληθεί από τη δράση στο επίπεδο της Ένωσης, μέσω μεγαλύτερης προβολής, πολυμερών εταιρικών σχέσεων, διακρατικής ανταλλαγής πληροφοριών και ευαισθητοποίησης και διάδοσης ορθών πρακτικών σε επίπεδο Ένωσης στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της ΣΕΕ. Ο προτεινόμενος τρόπος δράσης είναι απλός. Βασίζεται σε υφιστάμενα προγράμματα και στην εστίαση των δραστηριοτήτων επικοινωνίας στα θέματα του Ευρωπαϊκού Έτους. Δεν επιβάλλει κανέναν δυσανάλογο διαχειριστικό περιορισμό στις διοικητικές αρχές που θα εφαρμόσουν την πρόταση. Η δράση της Ένωσης θα στηρίζει και θα συμπληρώνει τις προσπάθειες των κρατών μελών και του τομέα. Πρώτον, η δράση αυτή θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των ίδιων των μέσων της Ένωσης. Δεύτερον, θα λειτουργήσει ως καταλύτης με την ενθάρρυνση των συνεργειών και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, των περιφερειακών και τοπικών αρχών, των ιδιωτικών και δημόσιων επιχειρήσεων και της κοινωνίας των πολιτών γενικότερα. Η δράση της Ένωσης δεν θα υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που εντοπίζονται.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αποτελεί το καταλληλότερο μέσο για να εξασφαλιστεί η πλήρης συμμετοχή της νομοθετικής αρχής στην ανακήρυξη του 2021 ως Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Άνευ αντικειμένου

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η πιθανότητα ανακήρυξης του 2021 ως Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων συζητήθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 2019 με διάφορους προσκεκλημένους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα (CER, UNIFE, EIM, ERFA — Allrail), τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), την Shift2Rail και εκπροσώπους της Europalia. Όλοι οι συμμετέχοντες υποστήριξαν ευρέως την πρωτοβουλία αυτή, τονίζοντας τον ρόλο των σιδηροδρόμων στην επίτευξη του στόχου της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές και τονίζοντας τη διασυνοριακή διάσταση των σιδηροδρόμων. Τα ενδιαφερόμενα μέρη στον σιδηροδρομικό τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές σταθμών, οι κατασκευαστές και οι εθνικές αρχές, αναμένεται να λάβουν ενεργό μέρος στη διοργάνωση εκδηλώσεων στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους, σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Οι διαβουλεύσεις με το διεθνές καλλιτεχνικό φεστιβάλ Europalia έδειξαν ότι υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες για συνέργειες με το Ευρωπαϊκό Έτος. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Επιτροπή των Περιφερειών εξέδωσαν πρόσφατα γνωμοδοτήσεις πρωτοβουλίας[11] [12] που δείχνουν το ενδιαφέρον των μελών τους για την προώθηση των σιδηροδρόμων ως βιώσιμου και καινοτόμου τρόπου μεταφοράς.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Άνευ αντικειμένου

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεν είναι αναγκαία η εκτίμηση των επιπτώσεων, καθώς οι στόχοι της προτεινόμενης πρωτοβουλίας εμπίπτουν στο εύρος των στόχων που θέτουν υπάρχοντα ενωσιακά προγράμματα. Η προτεινόμενη πρωτοβουλία δεν δεσμεύει την Επιτροπή για τυχόν ειδικές δράσεις νομοθετικού χαρακτήρα. Ούτε θα έχει σημαντικό κοινωνικό, οικονομικό ή περιβαλλοντικό αντίκτυπο πέραν αυτού που επιφέρουν τα υφιστάμενα μέσα.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Άνευ αντικειμένου

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Άνευ αντικειμένου

[11] Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής — Η διασφάλιση της τομεακής μετάβασης χωρίς αποκλεισμούς σε μια ψηφιοποιημένη σιδηροδρομική βιομηχανία (εκδόθηκε στις 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019))

[12] Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών — Το δυναμικό του σιδηροδρομικού τομέα όσον αφορά την υλοποίηση των προτεραιοτήτων πολιτικής της ΕΕ (εκδόθηκε στις 4 Δεκεμβρίου 2019, CDR 1939/2019)

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το αναγκαίο χρηματοδοτικό κονδύλιο για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης για την περίοδο 2020-2021 εκτιμάται σε 8 000 000 EUR. Η υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Έτους θα περιλαμβάνει την κατάλληλη χρηματοδότηση που θα καθοριστεί στο πλαίσιο των διαδικασιών του προϋπολογισμού για το 2020 και το 2021, σύμφωνα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-2027.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η πρόταση περιλαμβάνει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 έκθεση σχετικά με την υλοποίηση, τα αποτελέσματα και τη συνολική αξιολόγηση των πρωτοβουλιών που καλύπτονται από το Ευρωπαϊκό Έτος.

2020/0035 (COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων (2021)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[13],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[14],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στην ανακοίνωσή της τής 11ης Δεκεμβρίου 2019[15], η Επιτροπή παρουσίασε μια Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους πολίτες της. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία είναι μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, στην οποία ως το 2050 θα έχουν μηδενιστεί οι καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και στην οποία η οικονομική ανάπτυξη θα έχει αποσυνδεθεί από τη χρήση των πόρων.

(2) Στα συμπεράσματά του της 12ης Δεκεμβρίου 2019[16], το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε τον στόχο της επίτευξης μιας κλιματικά ουδέτερης Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2050.

(3) Στο ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2020[17], το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» και ζήτησε την αναγκαία μετάβαση σε μια κλιματικά ουδέτερη κοινωνία το αργότερο έως το 2050.

(4) Σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, είναι αναγκαίο να μετασχηματιστεί η οικονομία της Ένωσης και να επανεξεταστούν οι πολιτικές, ιδίως στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, γεγονός που συνεπάγεται την επιτάχυνση της μετάβασης στη βιώσιμη

---

13 ΕΕ C της , σ. .

14 ΕΕ C της , σ. .

15 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Δεκεμβρίου 2019 για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (COM/2019/640 final)

16 Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019

17 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (2019/2956(RSP))

και έξυπνη κινητικότητα. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης, οι οποίες και εξακολουθούν να αυξάνονται. Για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90% έως το 2050. Η δημιουργία βιώσιμων μεταφορών σημαίνει ότι δίνεται προτεραιότητα στους χρήστες και ότι τους παρέχονται πιο προσιτές, προσβάσιμες, υγιεινές και καθαρές εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με τις σημερινές τους συνήθειες κινητικότητας. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνεπάγεται την επιτάχυνση της μετάβασης στη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων. Συγκεκριμένα, σημαντικό μέρος του 75% των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς θα πρέπει να στραφεί προς τους σιδηροδρόμους και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

(5) Οι σιδηρόδρομοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως παράγοντας αλλαγής των δεδομένων για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Πρόκειται για έναν από τους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον και ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς. Οι σιδηρόδρομοι είναι σε μεγάλο βαθμό ηλεκτροκίνητοι και εκπέμπουν πολύ λιγότερο CO2 σε σχέση με τις ισοδύναμες οδικές ή αεροπορικές μετακινήσεις και είναι ο μόνος τρόπος λειτουργίας που έχει μειώσει με συνέπεια τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τις εκπομπές CO2 από το 1990. Επιπλέον, το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μειώσει την κατανάλωση ενέργειας κατά την περίοδο 1990-2016[18] και χρησιμοποιεί όλο και περισσότερο ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

(6) Με τη σύνδεση των κύριων οδών μεταφορών της Ένωσης με τις περιφερειακές περιοχές και εδάφη, ο σιδηροδρομικός τομέας συμβάλλει στην κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή.

(7) Ενώ το μερίδιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στις χερσαίες μεταφορές της Ένωσης έχει αυξηθεί ελάχιστα από το 2007, το μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών έχει μειωθεί. Εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά εμπόδια για την επίτευξη ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ανάγκη ελαχιστοποίησης του θορύβου. Η αντιμετώπιση αυτών των εμποδίων, μαζί με τη μείωση του κόστους και την επιτάχυνση της καινοτομίας, θα επιτρέψει στις σιδηροδρομικές μεταφορές να αξιοποιήσουν πλήρως το δυναμικό τους. Επομένως, ο σιδηρόδρομος χρειάζεται περαιτέρω ώθηση ώστε να καταστεί πιο ελκυστικός τόσο για τους ταξιδιώτες όσο και για τις επιχειρήσεις.

(8) Για να προωθηθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, το έτος 2021 θα πρέπει να οριστεί ως Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων. Το 2021 θα είναι ένα σημαντικό έτος για την σιδηροδρομική πολιτική της Ένωσης, θα είναι το πρώτο πλήρες έτος εφαρμογής σε ολόκληρη την Ένωση των κανόνων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηρόδρομους, ιδίως όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς των εγχώριων επιβατικών υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ένωση. Υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον του κοινού για τους σιδηροδρόμους, συμπεριλαμβανομένων των νυκτερινών αμαξοστοιχιών, σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως φαίνεται και από τη δημοτικότητα του #DiscoverEU. Επιπλέον, το διεθνές καλλιτεχνικό φεστιβάλ «Europalia» θα αφιερώσει

[18] DG MOVE Statistical Pocketbook 2019 «EU transport in figures» (Πηγή: Eurostat)

την έκδοση του 2021 στην επίδραση των σιδηροδρόμων στον τομέα των τεχνών και θα αναδείξει τον ρόλο του σιδηροδρόμου ως ισχυρού παράγοντα προώθησης της κοινωνικής, οικονομικής και βιομηχανικής αλλαγής.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Το 2021 ανακηρύσσεται «Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων» (στο εξής: Ευρωπαϊκό Έτος)».

Άρθρο 2

Στόχοι

Στόχος του Ευρωπαϊκού Έτους είναι η ενθάρρυνση και η υποστήριξη των προσπαθειών της Ένωσης, των κρατών μελών, των περιφερειακών και τοπικών αρχών και άλλων οργανισμών να αυξήσουν το μερίδιο των επιβατών και των εμπορευμάτων που διακινούνται σιδηροδρομικώς. Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Έτος

α) θα προωθήσει τον σιδηρόδρομο ως βιώσιμο, καινοτόμο και ασφαλή τρόπο μεταφοράς, ιδίως μέσω της προβολής του ρόλου των σιδηροδρόμων ως παράγοντα ριζικής αλλαγής που θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 και μέσω της προσέγγισης του ευρύτερου κοινού, ιδίως της νεολαίας·

β) θα επισημάνει την ευρωπαϊκή, διασυνοριακή διάσταση του σιδηροδρόμου, που φέρνει πιο κοντά τους πολίτες, τους επιτρέπει να εξερευνήσουν την Ένωση σε όλη την πολυμορφία της, προωθεί τη συνοχή και συμβάλλει στην ολοκλήρωση της ενωσιακής εσωτερικής αγοράς·

γ) θα αναδείξει τη συμβολή των σιδηροδρόμων στην οικονομία, τη βιομηχανία και την κοινωνία της Ένωσης, καλύπτοντας ιδίως πτυχές που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη, τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα, τον βιώσιμο τουρισμό, την καινοτομία, την απασχόληση, την εκπαίδευση, τη νεολαία και τον πολιτισμό, και βελτιώνοντας την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία·

δ) θα συμβάλει στην προώθηση των σιδηροδρόμων ως σημαντικού στοιχείου των σχέσεων μεταξύ της Ένωσης και των γειτονικών χωρών, ιδίως στα Δυτικά Βαλκάνια, με βάση το ενδιαφέρον και τις ανάγκες των χωρών εταίρων και την εμπειρογνωσία της Ένωσης στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 3

Περιεχόμενο των μέτρων

1. Τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 2 περιλαμβάνουν δραστηριότητες σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, οι οποίες συνδέονται με τους στόχους του Ευρωπαϊκού Έτους και είναι οι ακόλουθες:

   α) πρωτοβουλίες και εκδηλώσεις για την προώθηση του διαλόγου, την ευαισθητοποίηση και τη διευκόλυνση της συμμετοχής των πολιτών, των επιχειρήσεων και των δημόσιων αρχών με στόχο την προσέλκυση περισσότερων ανθρώπων και αγαθών στον σιδηρόδρομο ως μέσου για την

καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, μέσω πολλαπλών διαύλων και εργαλείων, συμπεριλαμβανομένων εκδηλώσεων στα κράτη μέλη·

β) εκστρατείες πληροφόρησης, εκθέσεων, έμπνευσης, εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης για την ενθάρρυνση αλλαγών στη συμπεριφορά των επιβατών, των καταναλωτών και των επιχειρήσεων και την προώθηση της ενεργού συμβολής του κοινού στην επίτευξη των στόχων για πιο βιώσιμες μεταφορές·

γ) ανταλλαγή εμπειριών και ορθών πρακτικών των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών, της κοινωνίας των πολιτών, των επιχειρήσεων και των σχολείων σχετικά με την προώθηση της χρήσης των σιδηροδρόμων και τον τρόπο εφαρμογής της αλλαγής συμπεριφοράς σε όλα τα επίπεδα·

δ) διεξαγωγή μελετών και καινοτόμων δραστηριοτήτων και διάδοση των αποτελεσμάτων τους σε ευρωπαϊκή ή εθνική κλίμακα· και

ε) προώθηση έργων και δικτύων που σχετίζονται με το Ευρωπαϊκό Έτος, μεταξύ άλλων μέσω των μέσων ενημέρωσης, των κοινωνικών δικτύων και άλλων διαδικτυακών κοινοτήτων.

2. Τα θεσμικά και λοιπά όργανα της Ένωσης, καθώς και τα κράτη μέλη, σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, αντίστοιχα, μπορούν να αναφέρονται στο Ευρωπαϊκό Έτος και να χρησιμοποιούν την οπτική του ταυτότητα για την προώθηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 4

Συντονισμός σε επίπεδο κράτους μέλους

Η οργάνωση της συμμετοχής στο Ευρωπαϊκό Έτος σε εθνικό επίπεδο εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Προς τον σκοπό αυτό τα κράτη μέλη ορίζουν εθνικούς συντονιστές. Οι εθνικοί συντονιστές εξασφαλίζουν τον συντονισμό των σχετικών δραστηριοτήτων σε εθνικό επίπεδο.

Άρθρο 5

Συντονισμός σε επίπεδο Ένωσης

1. Η Επιτροπή συγκαλεί τακτικά συνεδριάσεις των εθνικών συντονιστών με σκοπό τον συντονισμό της διεξαγωγής του Ευρωπαϊκού Έτους. Οι εν λόγω συνεδριάσεις χρησιμεύουν επίσης ως ευκαιρίες για την ανταλλαγή πληροφοριών για την υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Έτους σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο· στις συνεδριάσεις αυτές μπορούν να συμμετέχουν εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ως παρατηρητές.

2. Ο συντονισμός του Ευρωπαϊκού Έτους σε επίπεδο Ένωσης εφαρμόζει εγκάρσια προσέγγιση με στόχο τη δημιουργία συνεργειών μεταξύ των διάφορων προγραμμάτων και πρωτοβουλιών της Ένωσης που χρηματοδοτούν έργα στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών ή που έχουν σιδηροδρομική διάσταση.

3. Η Επιτροπή συγκαλεί τακτικές συναντήσεις των ενδιαφερομένων μερών και των εκπροσώπων των οργανώσεων ή φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών, περιλαμβανομένων και υπαρχόντων διεθνικών δικτύων και σχετικών ΜΚΟ, καθώς και οργανώσεων νεολαίας και κοινοτήτων, για να την επικουρούν κατά την υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Έτους σε επίπεδο Ένωσης.

Η Επιτροπή μπορεί, εφόσον επιτρέπει ο προϋπολογισμός, να διοργανώνει προσκλήσεις υποβολής προτάσεων και σχεδίων που μπορούν να λάβουν στήριξη για την εξαίρετη συμβολή τους στους στόχους του έτους.

Άρθρο 6

Διεθνής συνεργασία

Για τους σκοπούς του Ευρωπαϊκού Έτους, όπου είναι αναγκαίο, η Επιτροπή συνεργάζεται με αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, διασφαλίζοντας παράλληλα την προβολή της συμμετοχής της Ένωσης.

Άρθρο 7

Παρακολούθηση και αξιολόγηση

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την εφαρμογή, τα αποτελέσματα και τη γενική αξιολόγηση των πρωτοβουλιών που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ 12

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ 12

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας 12

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής (ομάδα προγραμμάτων) 12

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά: 12

1.4. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας 12

1.4.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας... 12

1.4.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την παρέμβαση της Ένωσης και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα. 12

1.4.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος 13

1.4.4. Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα 13

1.5. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις 14

1.6. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης 14

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ 15

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων 15

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου 15

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου 15

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπέδων κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο) 15

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας 15

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ 16

3.1. Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και νέες γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που προτείνονται 16

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες 17

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες 17

3.2.2. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα 19

3.2.2.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους 20
3.2.3. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση 21
3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα 21

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων (2021)

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής *(ομάδα προγραμμάτων)*

(2020)

Τομέας πολιτικής: Κινητικότητα και μεταφορές

(2021)

Στον Τομέα 1 «Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία»: Ομάδα πολιτικής 1 «Έρευνα και καινοτομία» και Ομάδα πολιτικής 2 «Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Επενδύσεις».

Στον Τομέα 3 «Φυσικοί πόροι και περιβάλλον»: Ομάδα πολιτικής 9: «Περιβάλλον και δράση για το κλίμα».

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

X νέα δράση

☐ νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική ενέργεια[19]

☐ την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ συγχώνευση ή επαναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.4.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Βραχυπρόθεσμη: βελτίωση της εικόνας των σιδηροδρόμων μεταξύ των πολιτών και των επιχειρήσεων, μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση όσον αφορά τη σημασία της μετακίνησης περισσότερων επιβατών και εμπορευμάτων προς τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Μακροπρόθεσμη: αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων με σκοπό τη συμβολή στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις δραστηριότητες μεταφορών στην Ένωση, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

[19] Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Ευρωπαϊκή, διασυνοριακή διάσταση των μεταφορών και ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών. Νομοθεσία της Ένωσης για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως η άρση των φραγμών των εθνικών αγορών και των τεχνικών φραγμών.

Ενωσιακή διάσταση των μέτρων που αποσκοπούν στην επιτάχυνση της μετάβασης στη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

1.4.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Τα ευρωπαϊκά έτη που διοργανώθηκαν τα τελευταία 10 χρόνια έχουν αποδείξει ότι συνιστούν αποτελεσματικά μέσα ευαισθητοποίησης, τα οποία επηρέασαν τόσο το ευρύ κοινό όσο και τους παράγοντες διαμόρφωσης της κοινής γνώμης, και δημιούργησαν συνέργειες μεταξύ διαφόρων τομέων παρέμβασης σε επίπεδο Ένωσης και κρατών μελών.

1.4.4. Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα

Το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων συνδέεται με άλλους τομείς ενωσιακής πολιτικής, όπως η περιφερειακή ανάπτυξη, η βιομηχανική ανταγωνιστικότητα, ο βιώσιμος τουρισμός, η καινοτομία, η απασχόληση, η εκπαίδευση, η νεολαία, ο πολιτισμός και η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία, καθώς και με τους δεσμούς της Ένωσης με τους γείτονές της. Θα υπογραμμίσει την ευρωπαϊκή, διασυνοριακή διάσταση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων ως μέσου μεταφοράς αγαθών, ταξιδίων, ανακαλύψεων και διασύνδεσης της ηπείρου με τρόπο βιώσιμο και προσανατολισμένο στο μέλλον. Ορισμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους θα μπορούσαν ενδεχομένως να χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο των υφιστάμενων προγραμμάτων της Ένωσης.

1.5. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις

X περιορισμένη διάρκεια

– **X** με ισχύ από 1/1/2021 έως 31/12/2021

– **X** Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το 2020 έως το 2021 για πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων και από το 2020 έως το 2022 για πιστώσεις πληρωμών.

☐ **απεριόριστη διάρκεια**

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ,

– και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.6. Προβλεπόμενοι τρόποι διαχείρισης[20]

X Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

– ☐ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης

– ☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

– ☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει

– ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)

– ☐ στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

– ☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού

– ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

– ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

– ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

– ☐ σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

– *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

[…]

[20] Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EL/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Πρόγραμμα εργασίας του Ευρωπαϊκού Έτους Συγκρότηση διευθύνουσας επιτροπής

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η άμεση διαχείριση, σύμφωνα με το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α) του δημοσιονομικού κανονισμού, είναι η προτιμητέα λύση, δεδομένου ότι οι δράσεις θα υλοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ιδίως τη ΓΔ MOVE, η οποία θα εξασφαλίσει τον συντονισμό με τα κράτη μέλη και τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Κίνδυνοι που έχουν εντοπιστεί: έλλειψη προβολής των πρωτοβουλιών· υπέρμετρα υψηλές προσδοκίες σε σχέση με τον περιορισμένο προϋπολογισμό. Σύστημα εσωτερικού ελέγχου που έχει δημιουργηθεί: τακτική εκτίμηση κινδύνων στο πλαίσιο της διευθύνουσας επιτροπής.

2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπέδων κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)

Οι έλεγχοι αποτελούν μέρος του συστήματος εσωτερικού ελέγχου της ΓΔ MOVE. Αυτές οι νέες δραστηριότητες θα οδηγήσουν σε μη σημαντικές πρόσθετες δαπάνες ελέγχου σε επίπεδο ΓΔ.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Κατά την υλοποίηση δράσεων που χρηματοδοτούνται δυνάμει της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή εξασφαλίζει την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και κάθε άλλης παράνομης δραστηριότητας, με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων και με την ανάκτηση των αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών, καθώς επίσης, σε περίπτωση που διαπιστωθούν παρατυπίες, με την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων. Η Επιτροπή είναι εξουσιοδοτημένη να διενεργεί ελέγχους και επαληθεύσεις επιτόπου βάσει της παρούσας απόφασης και σύμφωνα με τον κανονισμό (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, της 11ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους ελέγχους και εξακριβώσεις που διεξάγει επιτοπίως η Επιτροπή με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από απάτες και λοιπές παρατυπίες. Εφόσον χρειαστεί, διεξάγονται έρευνες από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με

τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF).

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και νέες γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που προτείνονται

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Τομέας 1[Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία]	ΔΠ/ΜΔΠ[21].	χωρών ΕΖΕΣ[22]	υποψηφίων για ένταξη χωρών[23]	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου [21 παράγραφος 2 στοιχείο β)] του δημοσιονομικού κανονισμού
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 Θα μπορούσαν να προσδιοριστούν άλλες γραμμές στις διαδικασίες του προϋπολογισμού	ΔΠ/~~ΜΔΠ~~	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ
Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Τομέας 3 [Φυσικοί πόροι και περιβάλλον]	ΔΠ/ΜΔΠ[24].	χωρών ΕΖΕΣ[25]	υποψηφίων για ένταξη χωρών[26]	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου [21 παράγραφος 2 στοιχείο β)] του δημοσιονομικού κανονισμού
	09.02.xx Θα μπορούσαν να προσδιοριστούν άλλες γραμμές στις διαδικασίες του προϋπολογισμού	ΔΠ/~~ΜΔΠ~~	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ	~~ΝΑΙ~~/ΟΧΙ

21 ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.
22 ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.
23 Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη της ΕΕ από τα Δυτικά Βαλκάνια.
24 ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.
25 ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.
26 Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη της ΕΕ από τα Δυτικά Βαλκάνια.

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

Τα προγράμματα και οι γραμμές του προϋπολογισμού που αναφέρονται στη συνέχεια είναι ενδεικτικά. Η κατάλληλη χρηματοδότηση θα καθοριστεί στο πλαίσιο των διαδικασιών του προϋπολογισμού μέσω αναδιάταξης το 2020 στο πλαίσιο του υφιστάμενου δημοσιονομικού προγραμματισμού· το 2021 θα προσδιοριστούν ειδικές πιστώσεις εντός των κονδυλίων των μελλοντικών προγραμμάτων και του δημοσιονομικού προγραμματισμού, σύμφωνα με τα ισχύοντα πολυετή δημοσιονομικά πλαίσια.

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	<…>	Τομέας 1 [Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία]· Τομέας 3 [Φυσικοί πόροι και περιβάλλον]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Μετά το 2027***	**ΣΥΝΟΛΟ**
Επιχειρησιακές πιστώσεις	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (προϋπολογισμός 2020) / 02.20.04.01 (2021-22) Δραστηριότητες υποστήριξης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών	Πληρωμές	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Επιχειρησιακές πιστώσεις	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 «Ορίζων Ευρώπη» 02.03.01 Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» - Μεταφορές 09.02 LIFE	Πληρωμές	(2)		3,000	3,000						**6,000**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων τομέων 1 και 3	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**

	Πληρωμές	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Μετά το 2027***	**ΣΥΝΟΛΟ**
Ανθρώπινοι πόροι		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Άλλες διοικητικές δαπάνες			0,010							**0,010**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Μετά το 2027***	**ΣΥΝΟΛΟ**
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων σε όλους τους ΤΟΜΕΙΣ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Πληρωμές	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα

– **X** Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Έτη	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**ΣΥΝΟΛΟ**
ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,010						**0,010**
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7[27] του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και οι οποίες θα συμπληρωθούν, κατά περίπτωση, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

[27] Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.2.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

– ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων

– **X** Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

Έτη		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)								
Έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής		1	2	0,5				
Αντιπροσωπείες της ΕΕ								
Έρευνα								
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΙΠΑ) — AC, AL, END, INT και JED [28] Τομέας 7								
Χρηματοδοτούμενο από τον ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	- στην έδρα							
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ							
Χρηματοδοτούμενο από το κονδύλιο του προγράμματος [29]	- στην έδρα							
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ							
Έρευνα								
Άλλο (να προσδιοριστεί)								
ΣΥΝΟΛΟ		**1**	**2**	**0,5**				

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, με πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Οργάνωση και συντονισμός εκστρατειών και εκδηλώσεων επικοινωνίας· διαχείριση προσκλήσεων υποβολής προτάσεων· περίπου 10 αποστολές στα κράτη μέλη το 2021.
Εξωτερικό προσωπικό	Άνευ αντικειμένου

[28] AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

[29] Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

3.2.3. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

– **X** δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

– **X** Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
του ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ

Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας:

Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων (2021)

1. ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ ΠΟΥ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ

2. ΚΟΣΤΟΣ ΑΛΛΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

3.1 Ανθρώπινοι πόροι

3.2 Άλλες διοικητικές δαπάνες

*Το παράρτημα αυτό, **το οποίο συμπληρώνεται από κάθε ΓΔ/Υπηρεσία που συμμετέχει στην πρόταση/πρωτοβουλία** πρέπει να συνοδεύει το νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο κατά την έναρξη της διαβούλευσης μεταξύ των υπηρεσιών.*

Οι πίνακες δεδομένων χρησιμοποιούνται ως πηγή για τους πίνακες που περιλαμβάνονται στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο. Προορίζονται αποκλειστικά για εσωτερική χρήση στο πλαίσιο της Επιτροπής.

1. ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ ΠΟΥ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων

X Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**ΣΥΝΟΛΟ**	
		ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)																	
Έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Σε αντιπροσωπείες της Ένωσης	AD																
	AST																
• Εξωτερικό προσωπικό [30]																	
Συνολικό κονδύλιο	AC																
	END																
	INT																
Σε αντιπροσωπείες της Ένωσης	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (*να προσδιοριστούν*)																	

[30] AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

Μερικό σύνολο — ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, με πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		ΣΥΝΟΛΟ	
		ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις	ΙΠΑ	Πιστώσεις
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)																	
Έρευνα	AD																
	AST																
• Εξωτερικό προσωπικό [31]																	
Εξωτερικό προσωπικό από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).	- στην έδρα AC																
	- στην έδρα END																
	- στην έδρα INT																
	- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης AC																
	- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης AL																
	- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης END																
	- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης INT																
	- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης JPD																
Έρευνα	AC																
	END																
	INT																
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (*να προσδιοριστούν*)																	
Μερικό σύνολο — εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου																	

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, με πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

[31] AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

2. ΚΟΣΤΟΣ ΑΛΛΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

ε) ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση διοικητικών πιστώσεων

X Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση διοικητικών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Σύνολο**
Στην έδρα:								
Έξοδα αποστολών και παράστασης		0,010						**0,010**
Έξοδα διασκέψεων και συνεδριάσεων								
Επιτροπές[32]								
Μελέτες και διαβουλεύσεις								
Συστήματα πληροφοριών και διαχείρισης								
Εξοπλισμός και υπηρεσίες ΤΠΕ[33]								
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (*να προσδιοριστούν, όπου χρειάζεται*)								
Σε αντιπροσωπείες της Ένωσης								
Έξοδα αποστολών, διασκέψεων και παράστασης								
Επαγγελματική επιμόρφωση προσωπικού								
Απόκτηση, μίσθωση και συναφείς δαπάνες								
Εξοπλισμός, έπιπλα, προμήθειες και υπηρεσίες								
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		**0,010**						**0,010**

[32] Να προσδιοριστούν το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει.

[33] ΤΠΕ: Τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών: πρέπει να ζητείται η γνώμη της DIGIT.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Σύνολο**
Δαπάνες τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (μη συμπεριλαμβανομένου του εξωτερικού προσωπικού) βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «ΒΑ»)								
- στην έδρα								
- σε αντιπροσωπείες της Ένωσης								
Άλλες διαχειριστικές δαπάνες για έρευνα								
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (*να προσδιοριστούν, όπου χρειάζεται*)								
Μερικό σύνολο — Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ **ΤΟΜΕΑΣ 7 και Εκτός ΤΟΜΕΑ 7** του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		**0,010**						**0,010**

Οι ανάγκες σε διοικητικές πιστώσεις θα καλυφθούν από τις πιστώσεις που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί και θα συμπληρωθούν, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1 Ανθρώπινοι πόροι

Στο παρόν τμήμα καθορίζεται η χρησιμοποιούμενη μέθοδος υπολογισμού για την εκτίμηση των ανθρώπινων πόρων που θεωρούνται απαραίτητοι (παραδοχές φόρτου εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών θέσεων εργασίας (προφίλ εργασιών του συστήματος διαχείρισης προσωπικού SYSPER 2), των κατηγοριών προσωπικού και του αντίστοιχου μέσου κόστους).

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
ΣΗΜ.: Το μέσο κόστος για κάθε κατηγορία προσωπικού στην έδρα είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο BudgWeb: · https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι 1 ΙΠΑ το 2020 για την προετοιμασία και τον συντονισμό των εκδηλώσεων 2 ΙΠΑ το 2021 για τη διαχείριση της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 0,5 ΙΠΑ το 2022 για τελική αναφορά
• Εξωτερικό προσωπικό

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
• Μόνον οι θέσεις που χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό για την έρευνα
• Εξωτερικό προσωπικό

3.2 Άλλες διοικητικές δαπάνες

Να αναφερθεί καταλεπτώς η χρησιμοποιούμενη μέθοδος υπολογισμού για κάθε γραμμή του προϋπολογισμού, και να προσδιοριστούν ιδίως οι υποκείμενες παραδοχές (π.χ. ετήσιος αριθμός συνεδριάσεων, μέσο κόστος κ.λπ.).

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου
Περίπου 10 αποστολές στα κράτη μέλη το 2021

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου