COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al Año Europeo del Ferrocarril (2021)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Comisión, en su Comunicación de 11 de diciembre de 2019[1], presentó un Pacto Verde Europeo para la Unión Europea y sus ciudadanos. Esta Comunicación reanuda el compromiso de la Comisión de responder a los desafíos del clima y el medio ambiente, que constituye la tarea que define esta generación. Se trata de una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos. El Pacto Verde Europeo es parte integrante de esta estrategia de la Comisión para aplicar la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas[2]. El objetivo de lograr una Unión Europea climáticamente neutra de aquí a 2050 fue refrendado por el Consejo Europeo en sus Conclusiones de 12 de diciembre de 2019[3] y por el Parlamento Europeo en su Resolución de 15 de enero de 2020[4].

El Pacto Verde Europeo hace un llamamiento, en particular, para que se acelere la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente, ya que el transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y esta proporción va en aumento. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones del transporte de aquí a 2050. Todos los modos de transporte tendrán que contribuir a esta reducción. Como parte del Pacto Verde Europeo, la Comisión anunció una estrategia de movilidad sostenible e inteligente para su adopción en 2020, que acometerá este desafío y abordará todas las fuentes de emisión. Entre otras medidas previstas, una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y las vías navegables interiores.

El ferrocarril debe desempeñar un papel importante para acelerar la reducción de las emisiones del transporte, ya que es uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y con mayor eficiencia energética. De hecho, el ferrocarril está en gran medida electrificado y emite mucho menos CO_2 que un viaje equivalente por carretera o aéreo. También es el único modo de transporte que ha reducido de forma casi continuada sus emisiones de CO_2 desde 1990, a pesar del aumento de los volúmenes de transporte: en 2016 solo fue responsable del 0,5 % de las emisiones de CO_2 de todos los modos de transporte. Además, el ferrocarril solamente representa el 2 % del total del consumo energético del transporte en la Unión, aunque transportó el 11,2 % de las mercancías y el 6,6 % de los pasajeros de todos los modos de transporte en 2016[5]. El ferrocarril ha reducido su consumo de energía entre 1990 y 2016[6] y utiliza fuentes de energía renovables cada vez más.

---

1 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de diciembre de 2019: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

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

3 Conclusiones del Consejo Europeo de 12 de diciembre de 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41792/12-euco-final-conclusions-es.pdf).

4 Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo [2019/2956 (RSP)].

5 *EU transport statistical pocket book 2019* [«Libro de bolsillo de la UE sobre estadísticas de transporte 2019», documento en inglés].

6 *EU transport statistical pocket book 2019* [«Libro de bolsillo de la UE sobre estadísticas de transporte 2019», documento en inglés].

La cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de pasajeros de la Unión aumentó del 7,0 % al 7,6 % entre 2007 y 2016, mientras que la del transporte terrestre de mercancías, desde el máximo alcanzado en 2011 (19 %), descendió al 16,65 % en 2017[7]. Siguen existiendo numerosos obstáculos para lograr un verdadero espacio ferroviario europeo único, en particular en lo relativo a la necesidad de minimizar el ruido. La superación de estos obstáculos, junto con la reducción de costes y una innovación acelerada, permitirá que el ferrocarril explote todo su potencial. Por lo tanto, el ferrocarril necesita un nuevo impulso a fin de resultar más atractivo para los viajeros y las empresas como medio de transporte que responda a sus necesidades de movilidad diarias y de larga distancia. Aumentar el porcentaje de pasajeros y mercancías que viajan por ferrocarril también contribuirá a reducir tanto la congestión del tráfico como las emisiones peligrosas para la salud humana, en particular la contaminación atmosférica.

La propuesta de declarar 2021 «Año Europeo del Ferrocarril» tiene por objeto promover el transporte ferroviario en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, en particular en lo que se refiere a la movilidad sostenible e inteligente. A través de proyectos, debates, actos, exposiciones e iniciativas en toda Europa, el Año Europeo del Ferrocarril promoverá el ferrocarril entre los ciudadanos, las empresas y las autoridades como una manera atractiva y sostenible de circular por toda Europa, resaltando su dimensión innovadora y a escala de la Unión. Gracias a que llegará a los ciudadanos, más allá del sector ferroviario, mediante actos específicos y campañas de comunicación, convencerá a más personas y empresas para que utilicen el ferrocarril.

El año 2021 es importante para la política ferroviaria de la Unión. Será el primer año completo en el que se pongan en ejecución en toda la UE las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario[8], concretamente las relativas a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros y a la reducción de los costes y la carga administrativa para las empresas ferroviarias que operan en la UE. Existe un interés público creciente en los ferrocarriles, especialmente los trenes nocturnos, en diversos Estados miembros, como también lo ilustra la popularidad de #DiscoverEU[9]. Además, el festival internacional de arte Europalia[10] dedicará su edición 2021 a la influencia del ferrocarril en las artes y pondrá de relieve su importante papel como impulsor de transformaciones sociales, económicas e industriales. Por todo ello, el año 2021 se considera un momento muy adecuado para esta iniciativa.

Al igual que en todos los años europeos anteriores, el objetivo principal es concienciar sobre los retos y las oportunidades y destacar el papel de la UE en el fomento de soluciones compartidas. El propósito del Año Europeo del Ferrocarril será fomentar y apoyar la labor de la Unión, los Estados Miembros, las autoridades regionales y locales y otras organizaciones para aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de pasajeros y mercancías. En particular, el Año Europeo debe promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador y seguro, dirigiéndose al público en general, especialmente a los jóvenes. También debe resaltar la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril, que acerca a los ciudadanos, les permite explorar la Unión en toda su diversidad, fomenta la cohesión y contribuye a integrar el mercado interior de la Unión. También debe aumentar la contribución del ferrocarril a la economía, la industria y la sociedad de la Unión en general, y

[7] *EU transport statistical pocket book 2019* [«Libro de bolsillo de la UE sobre estadísticas de transporte 2019», documento en inglés].

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_es

[9] https://europa.eu/youth/discovereu_es

[10] https://europalia.eu

promover el ferrocarril como un elemento importante de las relaciones entre la Unión y terceros países, en particular en los Balcanes Occidentales.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Como se menciona más arriba, el Año Europeo del Ferrocarril promoverá el transporte ferroviario en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, en particular en lo que se refiere a la movilidad sostenible e inteligente. También se apoyará en las iniciativas y políticas existentes relacionadas con el ferrocarril, como la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros y la reducción de los costes y la carga administrativa para las empresas ferroviarias que operan en la Unión. Como en el caso de otros años europeos, las medidas incluirán campañas de información y promoción, actos, proyectos e iniciativas a escala de la Unión, nacional, regional y local. Todo ello servirá para transmitir mensajes clave y difundir información sobre ejemplos de buenas prácticas.

El Año Europeo será una oportunidad para animar a las autoridades de los Estados miembros y al sector a trabajar juntos para promover el transporte ferroviario. No se escatimarán esfuerzos para que las actividades organizadas a lo largo del Año Europeo se diseñen de modo que respondan a las necesidades y las circunstancias de cada Estado miembro. Por lo tanto, se solicita a los Estados miembros que nombren un coordinador nacional responsable de organizar su respectiva participación en el Año Europeo del Ferrocarril. Se creará un grupo de dirección europeo, formado por representantes de los coordinadores nacionales. La Comisión convocará reuniones de los coordinadores nacionales para coordinar la marcha del Año Europeo e intercambiar información sobre su puesta en práctica a escala nacional y de la Unión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El Año Europeo del Ferrocarril guarda relación con otros ámbitos de actuación de la Unión, como el desarrollo regional, la competitividad industrial, el turismo sostenible, la innovación, el empleo, la educación, la juventud, la cultura y la accesibilidad para las personas con discapacidad, así como con los vínculos de la Unión con sus países vecinos. Resaltará la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril, como medio para transportar mercancías, viajar, descubrir y conectar interiormente el continente de manera sostenible y orientada hacia el futuro. Algunas actividades del Año Europeo podrían financiarse con cargo a programas de la Unión ya existentes, como Horizonte Europa, el Mecanismo «Conectar Europa», los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, Europa Creativa, Erasmus+, DiscoverEU o Europa para los Ciudadanos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En efecto, en el artículo 91 se dispone que, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán disposiciones apropiadas para la aplicación del artículo 90 del TFUE. El artículo 90 del TFUE establece que los objetivos de los Tratados se perseguirán en el marco de una política común de transportes. El objetivo principal de la presente propuesta es ayudar a aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías y viajeros. Por tanto, este objetivo entra en el ámbito de aplicación del artículo 91 del TFUE.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La presente propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea (TUE). Los objetivos de la presente propuesta no pueden alcanzarse de manera suficiente únicamente mediante acciones emprendidas por los Estados miembros. Ello es debido a que la acción a escala solamente nacional no se beneficiaría de la dimensión europea que aporta el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre Estados miembros. El artículo 3, apartado 3, del TUE dispone, en particular, que la Unión Europea establecerá un mercado interior, obrará en pro del desarrollo sostenible de Europa basado, entre otras cosas, en una mejora de la calidad del medio ambiente, promoverá el progreso científico y técnico, y fomentará la cohesión económica, social y territorial. La Unión perseguirá sus objetivos por los medios apropiados, de acuerdo con las competencias que le confieren los Tratados. Además, la acción de los Estados miembros se beneficiaría de la acción a nivel de la Unión, merced a una mayor visibilidad, asociaciones multilaterales, el intercambio transnacional de información y la sensibilización y difusión de buenas prácticas a escala de la Unión en el marco del Año Europeo.

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5, apartado 4, del TUE. La línea de acción propuesta es simple. Se basa en programas ya existentes y en centrar las actividades de comunicación en los temas del Año Europeo. No impone ninguna restricción de gestión desproporcionada a las administraciones que la pongan en ejecución. La acción de la Unión apoyará y complementará los esfuerzos de los Estados miembros y del sector. Esta acción permitirá, en primer lugar, mejorar la eficacia de los propios instrumentos de la Unión. En segundo lugar, tendrá un efecto facilitador fomentando las sinergias y la cooperación entre Estados miembros, autoridades regionales y locales, empresas privadas y públicas, y la sociedad civil en general. La acción de la UE no va más allá de lo necesario para abordar los retos detectados.

- **Elección del instrumento**

Una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo es el instrumento más adecuado para garantizar la plena participación de la autoridad legislativa en la designación de 2021 como Año Europeo del Ferrocarril.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No aplicable

- **Consultas con las partes interesadas**

La posibilidad de declarar 2021 «Año Europeo del Ferrocarril» se debatió el 9 de diciembre de 2019 con varios representantes del sector ferroviario invitados (CER, UNIFE, EIM, ERFA — Allrail), la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE), Shift2Rail y Europalia. Todos los participantes manifestaron un amplio apoyo a esta iniciativa, haciendo hincapié en el papel del ferrocarril para alcanzar el objetivo de descarbonización y destacando la dimensión transfronteriza del ferrocarril. Se espera que las partes interesadas del sector ferroviario, especialmente las empresas ferroviarias, los jefes de estación, los fabricantes y las autoridades nacionales, participen activamente en la organización de actos enmarcados en el Año

Europeo, a escala de la Unión, nacional y local. Las consultas con el festival internacional de arte Europalia revelaron un gran potencial de sinergias con el Año Europeo. El Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones han aprobado recientemente dictámenes de iniciativa[11] [12] que muestran el interés de sus miembros por promover el ferrocarril como modo de transporte sostenible e innovador.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No aplicable

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto, ya que los objetivos de la iniciativa propuesta se inscriben en los objetivos de programas de la Unión ya existentes. La iniciativa propuesta no comprometería a la Comisión a ninguna medida específica de carácter legislativo. Tampoco tendría efectos sociales, económicos o medioambientales significativos, distintos de los de los instrumentos ya existentes.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No aplicable

- **Derechos fundamentales**

No aplicable

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La dotación financiera necesaria para la ejecución de la presente Decisión durante el período 2020-2021 se estima en 8 000 000 EUR. La puesta en práctica del Año Europeo implicará una financiación adecuada que deberá determinarse en el contexto de los procedimientos presupuestarios para 2020 y 2021 de conformidad con el marco financiero plurianual 2021-2027.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La propuesta incluye la obligación de que la Comisión informe, a más tardar el 31 de diciembre de 2022, sobre la ejecución, los resultados y la evaluación general de las iniciativas contempladas en el Año Europeo.

[11] Dictamen del Comité Económico y Social Europeo: Garantizar una transición inclusiva hacia un sector ferroviario digitalizado (adoptado el 30 de octubre de 2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Dictamen del Comité de las Regiones: El potencial del sector ferroviario para la aplicación de las prioridades políticas de la UE (adoptado el 4 de diciembre de 2019, CDR 1939/2019).

2020/0035 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al Año Europeo del Ferrocarril (2021)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[13],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[14],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión, en su Comunicación de 11 de diciembre de 2019[15], presentó un Pacto Verde Europeo para la Unión Europea y sus ciudadanos. El Pacto Verde Europeo es una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos.

(2) El Consejo Europeo, en sus Conclusiones de 12 de diciembre de 2019[16], refrendó el objetivo de lograr una Unión Europea climáticamente neutra de aquí a 2050.

(3) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 15 de enero de 2020[17], acogió favorablemente la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo e hizo un llamamiento para la transición necesaria a una sociedad climáticamente neutra de aquí a 2050 como muy tarde.

(4) En consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, es necesario transformar la economía de la Unión y replantear las políticas, en particular en el ámbito del transporte y la movilidad, lo que implica acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente. El transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y esta proporción va en aumento. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones del transporte de aquí a 2050. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les

---

13 DO C […] de […], p. […].

14 DO C […] de […], p. […].

15 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de diciembre de 2019: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

16 Conclusiones del Consejo Europeo de 12 de diciembre de 2019

17 Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo [2019/2956 (RSP)].

faciliten alternativas más abordables, accesibles, sanas y limpias a sus hábitos actuales de movilidad. El Pacto Verde Europeo implica acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente para hacer frente a estos retos. En particular, una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y las vías navegables interiores.

(5) El ferrocarril tiene un importante papel que desempeñar como elemento determinante para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050. Es uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y con mayor eficiencia energética. Está en gran medida electrificado y emite mucho menos CO_2 que un viaje equivalente por carretera o por vía aérea, y es el único modo de transporte que ha reducido sistemáticamente sus emisiones de gases de efecto invernadero y emisiones de CO_2 desde 1990. Además, ha reducido su consumo de energía entre 1990 y 2016[18] y utiliza fuentes de energía renovables cada vez más.

(6) El sector ferroviario, al conectar las principales rutas de transporte de la Unión con sus regiones y territorios periféricos, contribuye a la cohesión social, económica y territorial.

(7) Mientras que la cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de pasajeros de la Unión ha aumentado ligeramente desde 2007, en el transporte de mercancías ha disminuido. Siguen existiendo numerosos obstáculos para lograr un verdadero espacio ferroviario europeo único, en particular en lo relativo a la necesidad de minimizar el ruido. La superación de estos obstáculos, junto con la reducción de costes y una innovación acelerada, permitirá que el ferrocarril explote todo su potencial. Por lo tanto, el ferrocarril necesita un nuevo impulso a fin de resultar más atractivo tanto para los viajeros como para las empresas.

(8) A fin de promover el transporte ferroviario en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, en particular en lo que se refiere a la movilidad sostenible e inteligente, el año 2021 debe declararse Año Europeo del Ferrocarril. Será un año importante para la política ferroviaria de la Unión, ya que será el primer año completo en el que se pongan en ejecución en toda la Unión las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario, concretamente las relativas a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros y a la reducción de los costes y la carga administrativa para las empresas ferroviarias que operan en la Unión. Existe un interés público creciente en los ferrocarriles, en especial los trenes nocturnos, en diversos Estados miembros, como también lo ilustra la popularidad de #DiscoverEU. Además, el festival internacional de arte Europalia dedicará su edición 2021 a la influencia del ferrocarril en las artes y pondrá de relieve su importante papel como impulsor de transformaciones sociales, económicas e industriales.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

El año 2021 será declarado «Año Europeo del Ferrocarril» (en lo sucesivo, «el Año Europeo»).

[18] DG MOVE: *Statistical Pocketbook 2019 "EU transport in figures"* (fuente: Eurostat).

Artículo 2

Objetivos

El objetivo del Año Europeo será fomentar y apoyar la labor de la Unión, los Estados Miembros, las autoridades regionales y locales y otras organizaciones para aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de pasajeros y mercancías. En particular, el Año Europeo deberá:

a) promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador y seguro, en particular resaltando su papel como elemento determinante para ayudar a alcanzar el objetivo de neutralidad climática de la Unión de aquí a 2050 y dirigiéndose al público en general, especialmente a los jóvenes;

b) resaltar la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril, que acerca a los ciudadanos, les permite explorar la Unión en toda su diversidad, fomenta la cohesión y contribuye a integrar el mercado interior de la Unión;

c) reforzar la contribución del ferrocarril en la economía, la industria y la sociedad de la Unión, cubriendo en particular aspectos relacionados con el desarrollo regional, la competitividad industrial, el turismo sostenible, la innovación, el empleo, la educación, la juventud, la cultura y la mejora de la accesibilidad para las personas con discapacidad;

d) contribuir a promover el ferrocarril como un elemento importante de las relaciones entre la Unión y los países vecinos, en particular en los Balcanes Occidentales, basándose en el interés y las necesidades de los países socios y en la experiencia de la Unión en el sector del transporte ferroviario.

Artículo 3

Contenido de las medidas

1. Las medidas que deben tomarse para lograr los objetivos enumerados en el artículo 2 incluirán las siguientes actividades a escala de la Unión, nacional, regional o local vinculadas a los objetivos del Año Europeo:

    a) iniciativas y actos destinados a promover el debate, concienciar y facilitar el compromiso de ciudadanos, empresas y autoridades públicas para atraer a más personas y mercancías al ferrocarril como una manera de combatir el cambio climático, a través de múltiples canales e instrumentos, incluidos los actos en los Estados miembros;

    b) campañas de información, exposiciones, inspiración, educación y concienciación para fomentar cambios en el comportamiento de los pasajeros, los consumidores y las empresas, y para estimular una contribución activa del público en general a la consecución de los objetivos de un transporte más sostenible;

    (c) el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre las autoridades nacionales, regionales y locales, la sociedad civil, las empresas y las escuelas sobre el fomento del uso del ferrocarril y sobre la manera de operar un cambio de comportamiento a todos los niveles;

    d) la realización de estudios y actividades innovadoras, y la difusión de sus resultados a escala europea o nacional; y

e) la promoción de proyectos y redes relacionados con el Año Europeo, en particular a través de los medios de comunicación, las redes sociales y otras comunidades en línea.

2. Las instituciones y órganos de la Unión, así como los Estados miembros, a escala de la Unión y nacional respectivamente, podrán hacer referencia al Año Europeo y hacer uso de su identidad visual en la promoción de las actividades contempladas en el apartado 1.

Artículo 4

Coordinación a escala de los Estados miembros

La organización de la participación en el Año Europeo a escala nacional incumbe a los Estados miembros. Para ello, los Estados miembros designarán coordinadores nacionales. Los coordinadores nacionales garantizarán la coordinación de las correspondientes actividades a escala nacional.

Artículo 5

Coordinación a escala de la Unión

1. La Comisión convocará con regularidad reuniones de los coordinadores nacionales para coordinar la marcha del Año Europeo. Estas reuniones también darán la oportunidad de intercambiar información sobre su puesta en práctica a escala nacional y de la Unión; los representantes del Parlamento Europeo podrán participar en las reuniones como observadores.

2. La coordinación del Año Europeo a escala de la Unión tendrá un enfoque transversal, con vistas a crear sinergias entre los diferentes programas e iniciativas de la Unión que financien proyectos en el ámbito del transporte ferroviario o que estén relacionados con el ferrocarril.

3. La Comisión convocará con regularidad reuniones de partes interesadas y representantes de organizaciones o entidades activas en el ámbito del transporte ferroviario, incluidas las redes transnacionales existentes y las ONG pertinentes, además de las organizaciones y comunidades juveniles, con el fin de recabar su ayuda en la puesta en práctica del Año Europeo a escala de la Unión.

   La Comisión podrá, si el presupuesto lo permite, organizar convocatorias de propuestas y proyectos que puedan recibir apoyo por su contribución excepcional a los objetivos del Año.

Artículo 6

Cooperación internacional

En el marco del Año Europeo, la Comisión cooperará, cuando sea necesario, con las organizaciones internacionales competentes, garantizando al mismo tiempo la visibilidad de la participación de la Unión.

Artículo 7

Seguimiento y evaluación

El 31 de diciembre de 2022 a más tardar, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la ejecución, los resultados y la evaluación general de las iniciativas establecidas en la presente Decisión.

Artículo 8

Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

ÍNDICE

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA 12
1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 12
1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 12
1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) (Clúster de programas) 12
1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa 12
1.4. Justificación de la propuesta/iniciativa 12
1.4.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa 12
1.4.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. 12
1.4.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 13
1.4.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 13
1.5. Duración e incidencia financiera 14
1.6. Modo(s) de gestión previsto(s) 14
2. MEDIDAS DE GESTIÓN 15
2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes 15
2.2. Sistema(s) de gestión y de control 15
2.2.1. Justificación del modo / de los modo(s) de gestión, el / los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos 15
2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al /a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos 15
2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) 15
2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 15
3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .. 16
3.1. Rúbrica del marco financiero plurianual y nueva(s) línea(s) presupuestaria(s) propuesta(s) 16
3.2. Incidencia estimada en los gastos 17
3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos 17
3.2.2. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos 19
3.2.2.1. Necesidades estimadas en recursos humanos 20

3.2.3. Contribución de terceros 21
3.3. Incidencia estimada en los ingresos 21

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Año Europeo del Ferrocarril (2021)

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) (Clúster de programas)

(2020)

Ámbito de actuación: Movilidad y transportes

(2021)

En la Rúbrica 1 «Mercado único, innovación y economía digital»: grupo de políticas 1 «Investigación e innovación» y grupo de políticas 2 «Inversiones estratégicas europeas».

En la Rúbrica 3 «Recursos naturales y medio ambiente»: grupo de políticas 9 «Medio ambiente y acción por el clima».

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

X una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria[19]

☐ la prolongación de una acción existente

☐ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

1.4. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.4.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

A corto plazo: mejorar la imagen del ferrocarril entre los ciudadanos y las empresas, concienciar sobre la importancia de transferir más pasajeros y mercancías al ferrocarril, en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo.

A largo plazo: aumentar la cuota del ferrocarril en la distribución modal del transporte de pasajeros y mercancías, para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las actividades de transporte en la Unión, en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo.

1.4.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

Dimensión europea y transfronteriza del transporte y, en particular, del ferrocarril. Legislación de la Unión para lograr un espacio ferroviario europeo único integrado,

[19] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

encaminada por ejemplo a suprimir los obstáculos técnicos y de acceso a los mercados nacionales.

Dimensión de la Unión de las medidas destinadas a acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente, en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo.

1.4.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

Los Años Europeos celebrados en los últimos diez años han demostrado su utilidad como instrumentos de concienciación eficaces que han surtido efecto tanto en el público en general como en los multiplicadores y que han creado sinergias entre distintos ámbitos de intervención a nivel de la Unión y de los Estados miembros.

1.4.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

El Año Europeo del Ferrocarril guarda relación con otros ámbitos de actuación de la Unión, como el desarrollo regional, la competitividad industrial, el turismo sostenible, la innovación, el empleo, la educación, la juventud, la cultura y la accesibilidad para las personas con discapacidad, así como con los vínculos de la Unión con sus países vecinos. Resaltará la dimensión europea y transfronteriza de los ferrocarriles europeos, como medio para transportar mercancías, viajar, descubrir y conectar interiormente el continente de manera sostenible y orientada hacia el futuro. Algunas actividades del Año Europeo podrían financiarse con cargo a programas de la Unión ya existentes.

1.5. Duración e incidencia financiera

X Duración limitada

– **X** en vigor desde el 1.1.2021 hasta el 31.12.2021

– **X** Incidencia financiera desde 2020 hasta 2021 para los créditos de compromiso y desde 2020 hasta 2022 para los créditos de pago.

☐ **Duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.6. Modo(s) de gestión previsto(s)[20]

X Gestión directa a cargo de la Comisión

– ☐ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– ☐ por las agencias ejecutivas.

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

– ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

– ☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– ☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

– ☐ organismos de Derecho público;

– ☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

– *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

[…]

[20] Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ES/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

Programa de trabajo del Año Europeo Establecimiento de un Comité de Dirección

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo / de los modos de gestión, el / los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

La gestión directa, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, letra a), del Reglamento Financiero, es el modo preferible, dado que las acciones serán ejecutadas por la Comisión Europea, en particular la DG MOVE, la cual garantizará la coordinación con los Estados miembros y las distintas partes interesadas.

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al /a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

Riesgos identificados: falta de visibilidad de las iniciativas; expectativas demasiado altas, visto el presupuesto limitado. Sistema de control interno establecido: evaluación periódica del riesgo en el marco del Comité de Dirección.

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

Los controles forman parte del sistema de control interno de la DG MOVE. Estas nuevas actividades no generarán costes de control adicionales significativos a nivel de la DG.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección adoptadas o previstas, por ejemplo, de la estrategia de lucha contra el fraude.

La Comisión velará por que, cuando se realicen las acciones financiadas con arreglo a la presente Decisión, los intereses financieros de la Unión estén protegidos por la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, por la realización de controles efectivos, por la recuperación de las cantidades pagadas indebidamente y, si se detectan irregularidades, por la imposición de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias. La Comisión estará autorizada a realizar comprobaciones y verificaciones *in situ* en el marco de la presente Decisión, de conformidad con el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades. Las investigaciones serán efectuadas, en su caso, por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y se regirán por el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica del marco financiero plurianual y nueva(s) línea(s) presupuestaria(s) propuesta(s)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Rúbrica 1 [Mercado único, innovación y economía digital]	CD/CND[21].	de países de la AELC[22]	de países candidatos[23]	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 En los procedimientos presupuestarios podrían determinarse otras líneas	CD./~~CND~~.	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO
Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Rúbrica 3 [Recursos naturales y medio ambiente]	CD/CND[24].	de países de la AELC[25]	de países candidatos[26]	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	09.02.xx En los procedimientos presupuestarios podrían determinarse otras líneas	CD./~~CND~~.	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO	~~SÍ~~/NO

21 CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.
22 AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.
23 Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.
24 CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.
25 AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.
26 Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

Los programas y líneas presupuestarias mencionados a continuación son indicativos. La financiación adecuada se determinará en el contexto de los procedimientos presupuestarios mediante una redistribución en 2020 dentro de la programación financiera existente; en 2021 se identificarán los créditos específicos dentro de las dotaciones de los futuros programas y de la programación financiera, de conformidad con los marcos financieros plurianuales aplicables.

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	<…>	Rúbrica 1 [Mercado único, innovación y economía digital]: Rúbrica 3 [Recursos naturales y medio ambiente]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Después de 2027***	**TOTAL**
Créditos de operaciones	Compromisos	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (presupuesto 2020) / 02.20.04.01 (2021-22) Actividades de apoyo a la política europea de transporte	Pagos	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Créditos de operaciones	Compromisos	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Horizonte Europa 02.03.01 Mecanismo «Conectar Europa» - Transporte 09.02 LIFE	Pagos	(2)		3,000	3,000						**6,000**
TOTAL créditos rúbricas 1 y 3	Compromisos	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Pagos	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»

En millones EUR (al tercer decimal)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Después de 2027***	**TOTAL**
Recursos humanos		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Otros gastos administrativos			0,010							**0,010**
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

En millones EUR (al tercer decimal)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Después de 2027***	**TOTAL**
TOTAL de los créditos de las distintas RÚBRICAS del marco financiero plurianual	Compromisos	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Pagos	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos

– **X** La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Años	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**TOTAL**
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Otros gastos administrativos		0,010						**0,010**
Subtotal RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Al margen de la RÚBRICA 7[27] del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

[27] Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.2.1. Necesidades estimadas en recursos humanos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.

– **X** La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

Años		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)								
Sede y Oficinas de Representación de la Comisión		1	2	0,5				
Delegaciones								
Investigación								
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: ETC) - AC, AL, ENCS, INT y JED [28] Rúbrica 7								
Financiado con cargo a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
Financiado con cargo a la dotación del programa [29]	- en la sede							
	- en las Delegaciones							
Investigación								
Otros (especifíquense)								
TOTAL		**1**	**2**	**0,5**				

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

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Organización y coordinación de campañas y actos de comunicación; gestión de las convocatorias de propuestas; unas diez misiones en los Estados miembros en 2021.
Personal externo	No aplicable

[28] AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD= joven profesional en delegación.

[29] Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.3. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

– **X** no prevé la cofinanciación por terceros

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– **X** La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

ANEXO
de la FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

Denominación de la propuesta/iniciativa:

Año Europeo del Ferrocarril (2021)

1. NÚMERO Y COSTE DE LOS RECURSOS HUMANOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS

2. COSTE DE LOS DEMÁS GASTOS ADMINISTRATIVOS

3. MÉTODOS DE CÁLCULO UTILIZADOS PARA LA ESTIMACIÓN DE LOS COSTES

3.1. Recursos humanos

3.2. Otros gastos administrativos

*El presente anexo, **que completará cada DG/Servicio que participe en la propuesta/iniciativa**, debe acompañar a la ficha financiera legislativa en el momento de iniciarse la consulta interservicios.*

Los cuadros de datos se utilizan como fuente para los cuadros contenidos en la ficha financiera legislativa. Son únicamente para su uso interno dentro de la Comisión.

1. COSTE DE LOS RECURSOS HUMANOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS

☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.

X La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL	
		ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)																	
Sede y Oficinas de Representación de la Comisión	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
en las Delegaciones de la Unión	AD																
	AST																
• Personal externo [30]																	
Dotación global	AC																
	ENCS																
	INT																
en las Delegaciones de la Unión	AC																
	AL																
	ENCS																
	INT																
	JPD																
Otras líneas presupuestarias (*especifíquense*)																	

[30] AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

Subtotal para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

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

Al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL	
		ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos	ETC	Créditos
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)																	
Investigación	AD																
	AST																
• Personal externo [31]																	
Personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»). - en la sede	AC																
	ENCS																
	INT																
- en delegaciones de la Unión	AC																
	AL																
	ENCS																
	INT																
	JPD																
Investigación	AC																
	ENCS																
	INT																
Otras líneas presupuestarias (*especifíquense*)																	
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual																	

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

[31] AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

2. COSTE DE LOS DEMÁS GASTOS ADMINISTRATIVOS

(a) 1.☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.

X La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
En la sede								
Gastos de misiones y de representación		0,010						**0,010**
Costes de conferencias y reuniones								
Comités[32]								
Estudios y asesoramiento								
Sistemas de información y gestión								
Equipos y servicios de TIC[33]								
Otras líneas presupuestarias (*especifíquense en caso necesario*)								
En las Delegaciones de la Unión:								
Gastos de misiones, conferencias y representación								
Formación complementaria del personal								
Adquisición y arrendamiento de bienes inmuebles y gastos conexos								
Equipamiento, mobiliario, suministros y servicios								
Subtotal para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		**0,010**						**0,010**

[32] Especifíquese el tipo de comité y el grupo al que pertenece.

[33] TIC: tecnologías de la información y de las comunicaciones: Debe consultarse a la DG DIGIT.

En millones EUR (al tercer decimal)

Al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Gasto de asistencia técnica y administrativa (sin incluir el personal externo) con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»)								
- en la sede								
- en delegaciones de la Unión								
Otros gastos de gestión en el ámbito de la investigación								
Otras líneas presupuestarias (*especifíquense en caso necesario*)								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL RÚBRICA 7 y al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		**0,010**						**0,010**

Las necesidades en materia de créditos administrativos se cubrirán mediante los créditos ya destinados a la gestión de la acción y/o reasignados, que se complementarán en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3. MÉTODOS DE CÁLCULO

3.1. Recursos humanos

En este apartado se expone el método de cálculo utilizado para estimar los recursos humanos considerados necesarios [hipótesis sobre carga de trabajo, incluidos los empleos específicos (perfiles de actividad Sysper 2), categorías de personal y costes medios conexos]

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual
Nota: los costes medios correspondientes a cada categoría de personal en la Sede se encuentran disponibles en BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Funcionarios y agentes temporales 1 ETC en 2020 para la preparación y coordinación de actos 2 ETC en 2021 para la gestión de la convocatoria de propuestas 0,5 ETC en 2022 para el informe final
• Personal externo

Al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual
• Solamente puestos financiados con cargo al presupuesto de investigación
• Personal externo

3.2. Otros gastos administrativos

Descríbase detalladamente el método de cálculo utilizado para cada línea presupuestaria y en particular los conceptos de base (por ejemplo, número de reuniones anuales, costes medios, etc.)

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual
Unas diez misiones en los Estados miembros en 2021.

Al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual