EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ett Europaår för järnvägen (2021)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Kommissionen redovisade i sitt meddelande av den 11 december 2019[1] den europeiska gröna given för Europeiska unionen och dess medborgare. I meddelandet upprepas kommissionens fasta beslutsamhet att ta itu med de klimat- och miljörelaterade utmaningar som är vår generations viktigaste uppgift. Den är en ny tillväxtstrategi som ska ställa om EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. Den europeiska gröna given är en viktig del av kommissionens strategi för att genomföra FN:s Agenda 2030 och målen för hållbar utveckling[2]. Europeiska rådet ställde sig i sina slutsatser av den 12 december 2019[3] bakom målet att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050, liksom Europaparlamentet gjorde i sin resolution av den 15 januari 2020[4].

Den europeiska gröna given kräver särskilt en påskyndad omställning till hållbar och smart mobilitet, mot bakgrund av att transporterna står för en fjärdedel av unionens utsläpp av växthusgaser och fortsätter att öka. För att uppnå klimatneutralitet måste transportutsläppen minska med 90 % fram till 2050. Alla trafikslag måste bidra till minskningen. Kommissionen har, som en del av den europeiska gröna given, presenterat en strategi för hållbar och smart mobilitet som kommer att antas under 2020, och som kommer att inriktas på denna utmaning och omfatta alla utsläppskällor. De planerade åtgärderna innebär bland annat att en betydande del av de 75 % av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg bör flyttas över till järnväg och inre vattenvägar.

Järnvägen är ett av de mest miljövänliga och energieffektiva trafikslagen, och spelar därför en viktig roll för att påskynda transporternas utsläppsminskningar. Järnvägen är till stor del elektrifierad och släpper ut mycket mindre koldioxid än motsvarande väg- eller flygtransport. Den är också det enda trafikslag som nästan hela tiden sedan 1990 har minskat sina koldioxidutsläpp, trots ökande transportvolymer: 2016 stod järnvägen för endast 0,5 % av de totala koldioxidutsläppen från alla trafikslag. Därtill kommer att järnvägen står för endast 2 % av EU:s totala energianvändning inom transportområdet, samtidigt som den stod för 11,2 % av godstransporterna och 6,6 % av persontransporterna 2016, alla trafikslag inräknade[5]. Järnvägen har minskat sin energianvändning mellan 1990 och 2016[6] och förlitar sig i allt större utsträckning på förnybara energikällor.

Samtidigt som järnvägens andel av persontransporterna på land i unionen ökade från 7,0 % till 7,6 % mellan 2007 och 2016, har järnvägens andel av godstransporterna på land i unionen sedan toppnoteringen 2011 (19 %) minskat till 16,65 % 2017[7]. Många hinder kvarstår för att uppnå ett verkligt gemensamt europeiskt järnvägsområde, bland annat när det gäller behovet

---

1 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 11 december 2019: ”Den europeiska gröna given” (COM(2019) 640 final).

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

3 Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf).

4 Europaparlamentets resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given (2019/2956(RSP)).

5 *EU transport statistical pocket book 2019*.

6 *EU transport statistical pocket book 2019*.

7 *EU transport statistical pocket book 2019*.

av att minimera buller. Lösningar för att komma förbi dessa hinder, tillsammans med kostnadsminskning och snabbare innovation, kommer att göra det möjligt för järnvägen att förverkliga sin fulla potential. Därför behöver järnvägen en extra knuff för att bli mer attraktiv för både privat- och affärsresenärer, som ett transportmedel som uppfyller deras mobilitetsbehov både till vardags och på längre sträckor. En ökad andel av person- och godstrafiken för järnvägen kommer också att bidra till att minska både trafikstockningar och utsläpp, särskilt i luften, som är farliga för människors hälsa.

Syftet med utnämningen av 2021 till Europaåret för järnvägen är att främja järnvägen i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, särskilt med avseende på hållbar och smart mobilitet. Genom projekt, debatter, evenemang, utställningar och initiativ över hela Europa kommer Europaåret för järnvägar att framhålla järnvägen som ett attraktivt och hållbart sätt att förflytta sig, riktat till medborgare, företag och myndigheter och med fokus på dess unionsomfattande och innovativa dimension. Genom att rikta sig till medborgare, och inte bara till järnvägssektorn, kommer Europaåret, genom särskilda evenemang och kommunikationskampanjer, övertyga fler människor och företag att använda sig av järnvägen.

För unionens järnvägspolitik är 2021 ett viktigt år. Det blir det första året då de regler som man enades om i det fjärde järnvägspaketet[8] är helt införda i hela EU, särskilt i fråga om öppnande av marknaderna för inrikes persontrafik och när det gäller minskade kostnader och administrativa bördor för järnvägsföretag som är verksamma i hela EU. Det finns ett växande allmänt intresse för järnvägar, inklusive nattåg, i ett antal medlemsstater, vilket också framgår av initiativet #DiscoverEU[9]. Dessutom kommer den internationella konstfestivalen Europalia[10] att ägna 2021 års upplaga åt järnvägens influenser på konsten och framhäva järnvägens roll som en drivande kraft bakom social, ekonomisk och industriell förändring. 2021 anses därför vara en lämplig tidpunkt för detta initiativ.

Liksom under andra tidigare Europaår är huvudsyftet att förbättra medvetenheten om utmaningarna och möjligheterna på området samt att lyfta fram unionens arbete med att främja gemensamma lösningar. Målet för Europaåret för järnvägen ska vara att uppmuntra och stödja unionens, medlemsstaternas, regionala och lokala myndigheters samt andra organisationers insatser för att öka järnvägens andel av person- och godstransporterna. Europaåret för järnvägen bör rikta sig till en bredare publik, i synnerhet ungdomar, och särskilt framhålla järnvägen som ett hållbart, innovativt och säkert trafikslag. Det bör också understryka järnvägens europeiska, gränsöverskridande dimension som för medborgarna närmare varandra, ger dem möjlighet att utforska unionen i hela dess mångfald, främjar sammanhållning och bidrar till att integrera unionens inre marknad. Det bör också förstärka järnvägens bidrag till unionens ekonomi, industri och samhälle i bred bemärkelse, och främja järnvägen som ett viktigt inslag i relationerna mellan unionen och tredjeländer, särskilt på västra Balkan.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Såsom nämnts ovan kommer Europaåret för järnvägen att främja järnvägen i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, särskilt med avseende på hållbar och smart mobilitet. Det kommer också att bygga på befintlig järnvägspolitik och dess initiativ, t.ex. för att öppna marknaderna för inrikes persontrafik och minska kostnader och administrativa bördor för järnvägsföretag som är verksamma i hela unionen. I likhet med andra Europaår kommer åtgärderna denna gång att omfatta

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en
[9] https://europa.eu/youth/discovereu_en
[10] https://europalia.eu

informations- och marknadsföringskampanjer, liksom evenemang, projekt och initiativ på unionsnivå, nationell nivå, regional nivå och lokal nivå. Alla dessa hjälper till att förmedla budskapet och sprida information om god praxis.

Europaåret blir ett tillfälle att uppmuntra medlemsstaternas myndigheter och järnvägssektorn att samarbeta för att främja järnvägstransport. Fokus ligger på att se till att de aktiviteter som ordnas inom Europaåret är anpassade för att uppfylla behoven i var och en av medlemsstaterna, enligt landets förutsättningar. Medlemsstaterna ombeds därför att utse nationella samordningsorgan som ska ansvara för att organisera landets deltagande i Europaåret för järnvägen. En EU-styrgrupp som även omfattar representanter från de nationella samordningsorganen kommer att inrättas. Kommissionen ska sammankalla möten för de nationella samordningsorganen för att samordna genomförandet av Europaåret och utbyta information om genomförandet på nationell nivå och unionsnivå.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Europaåret för järnvägen är kopplat till andra av unionens politikområden, t.ex. regional utveckling, industriell konkurrenskraft, hållbar turism, innovation, sysselsättning, utbildning, ungdom, kultur och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, samt med unionens förbindelser med sina grannländer. Det kommer att understryka järnvägens europeiska, gränsöverskridande dimension, som medel för att förflytta varor, resa, upptäcka och binda samman kontinenten på ett hållbart och framtidsorienterat sätt. Några aktiviteter under Europaåret för järnvägen kan eventuellt finansieras genom befintliga unionsprogram, t.ex. Horisont Europa, Fonden för ett sammanlänkat Europa, unionens struktur- och investeringsfonder, Kreativa Europa, Erasmus+, #DiscoverEU eller Ett Europa för medborgarna.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*). I artikel 91 föreskrivs att Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, och med beaktande av transportfrågornas särskilda karaktär, ska fastställa alla lämpliga bestämmelser i syfte att genomföra artikel 90 i EUF-fördraget. I artikel 90 i EUF-fördraget fastställs att fördragens mål ska uppnås inom ramen för en gemensam transportpolitik. Det huvudsakliga syftet med det föreliggande förslaget är att bidra till att järnvägens andel av person- och godstransporterna ökar. Detta mål omfattas i sig av tillämpningsområdet för artikel 91 i EUF-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Det föreliggande förslaget överensstämmer med subsidiaritetsprincipen såsom föreskrivs i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (nedan kallat *EU-fördraget*). Det föreliggande förslagets mål kan inte uppnås på ett tillfredsställande sätt endast genom åtgärder från medlemsstaternas sida. Anledningen är att åtgärder endast på nationell nivå skulle innebära att fördelarna från ett europeiskt perspektiv uteblir, i fråga om utbyte mellan länderna av bästa praxis och tidigare erfarenheter. I artikel 3.3 i EU-fördraget fastställs särskilt att Europeiska unionen ska upprätta en inre marknad, verka för en hållbar utveckling i Europa som bygger på bland annat en bättre miljö, främja vetenskapliga och tekniska framsteg och främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Unionen ska sträva mot sina mål med lämpliga medel, beroende på de befogenheter som den tilldelas i fördragen. Dessutom

kommer medlemsstaterna att gynnas av åtgärder på unionsnivå inom ramen för Europaåret, genom ökad synlighet, multilaterala partnerskap, gränsöverskridande informationsutbyte och ökat medvetande och spridning av god praxis i hela unionen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Det föreliggande förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen såsom föreskrivs i artikel 5.4 i EU-fördraget. Det föreslagna tillvägagångssättet är enkelt. Det bygger på befintliga program och inriktas på Europaårets tema. Det medför inga oproportionerliga begränsningar i verksamheten hos de förvaltningar som genomför förslaget. Medlemsstaternas och sektorns arbete kommer att stödjas och kompletteras genom unionsåtgärder. Dessa kommer i första hand att förbättra effektiviteten hos unionens egna instrument. Dessutom kommer EU-åtgärderna att skapa underlag för och uppmuntra till synergieffekter och samarbete mellan medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter, privata och offentliga företag och det civila samhället i bred bemärkelse. Unionsåtgärderna går inte utöver vad som är nödvändigt för att hantera de konstaterade utmaningarna.

- **Val av instrument**

Ett beslut av Europaparlamentet och rådet är det lämpligaste instrumentet för att säkerställa att lagstiftaren är fullt involverad i utnämnandet av 2021 till Europaåret för järnvägen.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt

- **Samråd med berörda parter**

Möjligheten att utse 2021 till Europaåret för järnvägen diskuterades den 9 december 2019 med olika inbjudna företrädare för järnvägssektorn (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), Shift2Rail och Europalia. Alla deltagare uttryckte ett brett stöd för detta initiativ, betonade järnvägens roll för att uppnå målet om minskade koldioxidutsläpp och underströk järnvägens gränsöverskridande dimension. Berörda parter inom järnvägssektorn, särskilt järnvägsföretag, stationsförvaltare, tillverkare och nationella myndigheter, förväntas delta aktivt med att arrangera evenemang inom ramen för Europaåret, på unionsnivå, nationell nivå och lokal nivå. Samråd med den internationella konstfestivalen Europalia påvisade stora potentiella synergieffekter med Europaåret. Både Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén antog nyligen yttranden på eget initiativ [11] [12] som visar deras medlemmars intresse av att främja järnvägen som ett hållbart och innovativt trafikslag.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Ej tillämpligt

[11] Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén: ”Att säkerställa en inkluderande sektoriell övergång till en digitaliserad järnvägssektor” (antaget den 30 oktober 2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Yttrande från Regionkommittén: ”Järnvägssektorns potential att förverkliga EU:s politiska prioriteringar” (antaget den 4 december 2019, CDR 1939/2019).

- **Konsekvensbedömning**

Det krävs ingen konsekvensbedömning, eftersom målen med det föreslagna initiativet ligger inom ramarna för befintliga unionsprogram. Det föreslagna initiativet skulle inte leda till att kommissionen tvingas anta någon typ av lagstiftningsakter. Det skulle inte heller leda till några större sociala, ekonomiska eller miljömässiga konsekvenser utöver de som orsakas av redan befintliga instrument.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Ej tillämpligt

- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt

4. BUDGETKONSEKVENSER

De ekonomiska anslag som är nödvändiga för att genomföra detta beslut under 2020–2021 uppskattas till 8 000 000 euro. Genomförandet av Europaåret kommer att omfatta lämplig finansiering som fastställs inom ramen för budgetförfarandena för 2020 och 2021 i enlighet med den fleråriga budgetramen för 2021–2027.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Förslaget innehåller en skyldighet för kommissionen att senast den 31 december 2022 rapportera om genomförandet, resultaten och den övergripande bedömningen av de initiativ som omfattas av Europaåret.

2020/0035 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ett Europaår för järnvägen (2021)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[13],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[14],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Kommissionen redovisade i sitt meddelande av den 11 december 2019[15] den europeiska gröna given för Europeiska unionen och dess medborgare. Den europeiska gröna given är en ny tillväxtstrategi som ska ställa om EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen.

(2) Europeiska rådet ställde sig i sina slutsatser av den 12 december 2019[16] bakom målet att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050.

(3) Europaparlamentet välkomnade i sin resolution av den 15 januari 2020[17] kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given” och begärde att omställningen till ett klimatneutralt samhälle ska vara slutförd senast 2050.

(4) I linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given finns det ett behov av att ställa om unionens ekonomi och att ställa om politiken, särskilt på området för transport och mobilitet, vilket innebär att övergången till hållbar och smart mobilitet påskyndas. Transporterna står för en fjärdedel av unionens utsläpp av växthusgaser och andelen fortsätter att öka. För att uppnå klimatneutralitet måste transportutsläppen minska med 90 % fram till 2050. För hållbara transporter krävs att trafikanterna först och främst erbjuds billigare, mer tillgängliga, sundare och renare alternativ till sina nuvarande mobilitetsvanor. Den

---

13 EUT C […], […], s. […].

14 EUT C […], […], s. […].

15 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 11 december 2019: ”Den europeiska gröna given” (COM(2019) 640 final).

16 Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019

17 Europaparlamentets resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given (2019/2956(RSP)).

europeiska gröna given innebär en påskyndad övergång till hållbar och smart mobilitet för att möta dessa utmaningar. Särskilt bör en betydande del av de 75 % av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg flyttas över till järnväg och inre vattenvägar.

(5) Järnväg har en viktig roll att spela som vägvisare i riktning mot målet att nå klimatneutralitet senast 2050. Den är ett av de mest miljövänliga och energieffektiva trafikslagen. Järnvägen är till stor del elektrifierad och släpper ut mycket mindre koldioxid än motsvarande väg- eller flygtransport, och är det enda trafikslag som hela tiden sedan 1990 har minskat sina utsläpp av växthusgaser (koldioxidutsläpp). Järnvägen har dessutom järnvägen minskat sin energianvändning mellan 1990 och 2016[18] och förlitar sig i allt större utsträckning på förnybara energikällor.

(6) Genom att förbinda unionens viktigare transportleder med dess perifera regioner och territorier bidrar järnvägssektorn till social, ekonomisk och territoriell sammanhållning.

(7) Järnvägens andel av persontransporterna i unionen har endast ökat något sedan 2007, samtidigt som andelen av godstransporterna har minskat. Många hinder kvarstår för att uppnå ett verkligt gemensamt europeiskt järnvägsområde, bland annat när det gäller behovet av att minimera buller. Lösningar för att komma förbi dessa hinder, tillsammans med kostnadsminskning och snabbare innovation, kommer att göra det möjligt för järnvägen att förverkliga sin fulla potential. Därför behöver järnvägen en extra knuff för att bli mer attraktiv för både resenärer och företag.

(8) För att främja järnvägen i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, särskilt med avseende på hållbar och smart mobilitet, bör 2021 utses till Europeiska året för järnvägen. För unionens järnvägspolitik kommer 2021 att bli ett viktigt år, eftersom det blir det första helåret då de regler som man enades om i det fjärde järnvägspaketet införs i hela unionen, särskilt i fråga om öppnande av marknaderna för inrikes persontrafik och när det gäller minskade kostnader och administrativa bördor för järnvägsföretag som är verksamma i hela unionen. Det finns ett växande allmänt intresse för järnvägar, inklusive nattåg, i ett antal medlemsstater, vilket också framgår av initiativet #DiscoverEU. Dessutom kommer den internationella konstfestivalen Europalia att ägna 2021 års upplaga åt järnvägens influenser på konsten och framhäva järnvägens roll som en drivande kraft bakom social, ekonomisk och industriell förändring.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

År 2021 ska utses till Europaåret för järnvägen (nedan kallat *Europaåret*).

Artikel 2

Mål

Europaårets mål ska vara att uppmuntra och stödja unionens, medlemsstaternas, regionala och lokala myndigheters samt andra organisationers insatser för att öka järnvägens andel av person- och godstransporterna. Europaåret ska särskilt

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

(a) framhålla järnvägen som ett hållbart, innovativt och säkert trafikslag, särskilt genom att lyfta fram järnvägarnas roll som en vägvisare i riktning mot unionens mål mot att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och genom att rikta sig till en bredare publik, i synnerhet ungdomar,

(b) understryka järnvägens europeiska, gränsöverskridande dimension som för medborgarna närmare varandra, ger dem möjlighet att utforska unionen i hela dess mångfald, främjar sammanhållning och bidrar till att integrera unionens inre marknad,

(c) förstärka järnvägens bidrag till unionens ekonomi, industri och samhälle, särskilt när det gäller aspekter som rör regional utveckling, industriell konkurrenskraft, hållbar turism, innovation, sysselsättning, utbildning, ungdom och kultur, och när det gäller förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning,

(d) bidra till att främja järnvägen som ett viktigt inslag i relationerna mellan unionen och dess grannländer, särskilt på västra Balkan, på grundval av partnerländernas intressen och behov och unionens expertis på området järnvägstransport.

Artikel 3

Åtgärdernas innehåll

1. De åtgärder som ska vidtas för att uppnå målen i artikel 2 ska omfatta följande verksamhet på unionsnivå, på nationell, regional eller lokal nivå med anknytning till Europaårets mål:

   (a) Initiativ och evenemang för att väcka debatt, öka medvetenheten och underlätta för medborgare, företag och offentliga myndigheter att locka fler människor och mer gods till järnvägen som ett sätt att bekämpa klimatförändringar, med hjälp av flera kanaler och verktyg, inklusive evenemang i medlemsstaterna.

   (b) Information, utställningar, inspiration, utbildning och kampanjer för ökad medvetenhet, för att uppmuntra till förändrade beteenden hos resenärer, konsumenter och företag och stimulera ett aktivt bidrag från allmänheten till att uppnå målen om mera hållbara transporter.

   (c) Utbyte av erfarenheter och god praxis mellan nationella, regionala och lokala myndigheter, det civila samhället, företag och skolor i fråga om att främja användningen av järnväg och metoder för att förändra beteenden på alla nivåer.

   (d) Genomförande av studier och innovationsaktiviteter samt spridning av resultaten från dessa på europeisk eller nationell nivå.

   (e) Främjande av projekt och nätverk med anknytning till Europaåret, bland annat via media, sociala nätverk och andra online-gemenskaper.

2. Unionens institutioner och organ samt medlemsstaterna får på unionsnivå respektive på nationell nivå hänvisa till Europaåret och dess visuella identitet vid främjande av sådana aktiviteter som avses i punkt 1.

Artikel 4

Samordning på medlemsstatsnivå

Medlemsstaterna ska ha ansvar för organisationen av deltagandet i Europaåret på nationell nivå. Medlemsstaterna ska för detta ändamål utse nationella samordningsorgan. De nationella

samordningsorganen ska ansvara för att de relevanta aktiviteterna samordnas på nationell nivå.

Artikel 5

Samordning på unionsnivå

1. Kommissionen ska regelbundet sammankalla möten för de nationella samordningsorganen för att samordna genomförandet av Europaåret. Mötena ska även tjäna till att utbyta information om genomförandet av Europaåret på nationell nivå och unionsnivå; företrädare för Europaparlamentet får delta i dessa möten som observatörer.

2. Samordningen av Europaåret på unionsnivå ska präglas av ett övergripande förhållningssätt med målet att skapa synergier mellan olika unionsprogram och unionsinitiativ som finansierar projekt på järnvägsområdet eller som har en järnvägsdimension.

3. Kommissionen ska sammankalla till regelbundna möten med aktörer och företrädare för organisationer eller organ som är verksamma inom järnvägstransportområdet, däribland befintliga transnationella nätverk och relevanta icke-statliga organisationer, samt med ungdomsorganisationer och ungdomsgemenskaper, för att dessa ska bistå kommissionen i genomförandet av Europaåret på unionsnivå.

   Kommissionen får, inom budgetramen, organisera ansökningsomgångar och projekt som kan få stöd för framträdande bidrag till Europaårets mål.

Artikel 6

Internationellt samarbete

Kommissionen ska, inom ramen för Europaåret, samarbeta med behöriga internationella organisationer, och samtidigt säkerställa att EU:s deltagande framgår tydligt.

Artikel 7

Övervakning och utvärdering

Senast den 31 december 2022 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om genomförandet, resultaten och den övergripande bedömningen av de initiativ som avses i detta beslut.

Artikel 8

Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT 12

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET ... 12

1.1. Förslagets eller initiativets titel 12

1.2. Berörda politikområden (programkluster) 12

1.3. Typ av förslag eller initiativ 12

1.4. Grunder för förslaget eller initiativet 12

1.4.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet 12

1.4.2. Mervärdet i unionens intervention (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet i unionens intervention” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna. 12

1.4.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder 13

1.4.4. Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter 13

1.5. Varaktighet och budgetkonsekvenser 14

1.6. Planerad metod för genomförandet 14

2. FÖRVALTNING 15

2.1. Regler om uppföljning och rapportering 15

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem 15

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås 15

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna 15

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande) 15

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter 15

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET 16

3.1. Rubrik i den fleråriga budgetramen och föreslagna nya budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel 16

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna 17

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna 17

3.2.2. Sammanfattning av den beräknade inverkan på anslag av administrativ natur 19

3.2.2.1. Beräknat personalbehov 20

3.2.3. Bidrag från tredje part 21

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna 21

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Europaåret för järnvägen (2021)

1.2. Berörda politikområden (*programkluster*)

(2020)

Politikområde: Transport och rörlighet

(2021)

Rubrik 1 ”Inre marknaden, innovation och den digitala ekonomin”: Politikområde 1 ”Forskning och innovation” och politikområde 2 ”Europeiska strategiska investeringar”.

Rubrik 3 ”Naturresurser och miljö”: Politikområde 9: ”Miljö och klimatpolitik”.

1.3. Typ av förslag eller initiativ

X en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd[19]

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Grunder för förslaget eller initiativet

1.4.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

På kort sikt: en positivare bild av järnvägen bland medborgare och i näringslivet; större medvetenhet om vikten av att flytta mer av person- och godstransporterna till järnväg, i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given.

På lång sikt: ökad andel av person- och godstransporterna för järnvägen som trafikslag, och därmed ett bidrag till minskning av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn i unionen, i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given.

[19] I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.2. Mervärdet i unionens intervention (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet i unionens intervention” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Europeiskt gränsöverskridande perspektiv på transporter, och särskilt järnvägstransporter. Unionslagstiftning för att uppnå ett integrerat gemensamt europeiskt järnvägsområde, t.ex. genom att ta bort nationella marknadshinder och tekniska hinder.

Åtgärder med en unionsdimension för att påskynda övergången till hållbar och smart mobilitet, i linje med de mål som fastställs i kommissionens meddelande om den europeiska gröna given.

1.4.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

De Europaår som har anordnats under de senaste tio åren har visat sig effektiva för att öka medvetenheten om en viss fråga, och på så sätt påverka både allmänheten och informationsförmedlare och skapa synergier mellan olika insatsområden på unions- och medlemsstatsnivå.

1.4.4. Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter

Europaåret för järnvägen är kopplat till andra av unionens politikområden, t.ex. regional utveckling, industriell konkurrenskraft, hållbar turism, innovation, sysselsättning, utbildning, ungdom, kultur och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, samt med unionens förbindelser med sina grannländer. Det kommer att understryka de europeiska järnvägarnas europeiska, gränsöverskridande dimension, som ett medel för att förflytta varor, resa, upptäcka och binda samman kontinenten på ett hållbart och framtidsorienterat sätt. Viss verksamhet inom Europaåret kan eventuellt finansieras inom befintliga unionsprogram.

1.5. Varaktighet och budgetkonsekvenser

X begränsad varaktighet

– **X** Verkan från och med 2021-01-01 till och med 2021-12-31

– **X** Budgetkonsekvenser från och med 2020 till och med 2021 för åtagandebemyndiganden och från och med 2020 till och med 2022 för betalningsbemyndiganden.

☐ obegränsad varaktighet

– Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.6. Planerad metod för genomförandet[20]

X Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

– ☐ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

– ☐ av genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

– ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

– ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

– ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

– ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

– ☐ offentligrättsliga organ

– ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de lämnar tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som lämnar tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten

– *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under ”Anmärkningar”.*

Anmärkningar

[…]

[20] Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Arbetsprogram för Europaåret Inrättande av en styrkommitté

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Direkt förvaltning enligt artikel 62.1 a i budgetförordningen är det arbetssätt som föredras eftersom åtgärderna kommer att genomföras av Europeiska kommissionen, särskilt GD Transport och rörlighet, som kommer att säkerställa samordningen med medlemsstaterna och de olika berörda parterna.

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

Risker som identifierats: initiativen blir inte tillräckligt uppmärksammade; förväntningarna är för höga i förhållande till den begränsade budgeten. Utformning av det interna kontrollsystemet: regelbunden riskbedömning inom ramen för styrkommittén.

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Kontrollerna är en del av det interna kontrollsystemet inom GD Transport och rörlighet. Denna nya verksamhet kommer att ge upphov till obetydliga ytterligare kostnader för kontroll på GD-nivå.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategin för bedrägeribekämpning.

Kommissionen ska säkerställa att unionens ekonomiska intressen skyddas i samband med genomförandet av åtgärder som finansieras enligt detta beslut genom att vidta förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom effektiva kontroller och genom att belopp som otillbörligt betalats ut återkrävs samt, om oriktigheter upptäcks, genom effektiva, proportionella och avskräckande påföljder. Kommissionen har befogenhet att utföra kontroller och undersökningar på plats i enlighet med detta beslut och i enlighet med rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter. Vid behov får utredningar även utföras av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF).

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Rubrik i den fleråriga budgetramen och föreslagna nya budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Rubrik 1 [Inre marknaden, innovation och den digitala ekonomin]	Diff./Icke-diff.[21]	från Efta-länder[22]	[23]från kandidat-länder	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 Andra rubriker kan komma att identifieras i budgetförfarandena.	Diff./~~Icke-diff~~.	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ
Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Rubrik 3 [Naturresurser och miljö]	Diff./Icke-diff.[24]	från Efta-länder[25]	[26]från kandidat-länder	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	09.02.xx Andra rubriker kan komma att identifieras i budgetförfarandena.	Diff./~~Icke-diff~~.	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ

21 Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.
22 Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.
23 Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.
24 Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.
25 Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.
26 Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

Program och budgetrubriker som nämns nedan är preliminära. Lämplig finansiering kommer att fastställas inom ramen för budgetförfarandena genom omfördelningar under 2020 inom den befintliga budgetplaneringen. Under 2021 kommer särskilda anslag att fastställas inom ramen för framtida program och budgetplaneringen, i enlighet med de tillämpliga fleråriga budgetramarna.

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	**<…>**	Rubrik 1 [Inre marknaden, innovation och den digitala ekonomin], Rubrik 3 [Naturresurser och miljö]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**TOTALT**
Driftsanslag	Åtaganden	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (budget 2020) / 02.20.04.01 (2021-22) Verksamhet till stöd för EU:s gemensamma transportpolitik	Betalningar	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Driftsanslag	Åtaganden	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Horisont Europa 02.03.01 Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport 09.02 Life	Betalningar	(2)		3,000	3,000						**6,000**
TOTALA anslag för rubrikerna 1 och 3	Åtaganden	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Betalningar	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**TOTALT**
Personalresurser		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Övriga administrativa utgifter			0,010							**0,010**
TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**TOTALT**
TOTALA anslag under samtliga RUBRIKER i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Betalningar	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Sammanfattning av den beräknade inverkan på anslag av administrativ natur

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk

– **X** Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

År	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTALT
RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Övriga administrativa utgifter		0,010						**0,010**
Delsumma RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Utanför RUBRIK 7[27] i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Andra kostnader av administrativ natur								
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

[27] Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.2.1. Beräknat personalbehov

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

– **X** Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

År		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)								
Vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna		1	2	0,5				
Vid delegationer								
Forskning								
• Extern personal (i heltidsekvivalenter): kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter[28]								
Rubrik 7								
Som finansieras genom RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	- vid huvudkontoret							
	- vid delegationer							
Som finansieras genom ramanslagen för programmet [29]	- vid huvudkontoret							
	- vid delegationer							
Forskning								
Annat (specificera)								
TOTALT		**1**	**2**	**0,5**				

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Organisation och samordning av kommunikationskampanjer och evenemang; hantering av ansökningsomgångar; cirka tio tjänsteresor till medlemsstater under 2021.
Extern personal	Ej tillämpligt

[28] [I denna fotnot förklaras vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

[29] Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.3. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet:

– **X** innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

– **X** Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.

BILAGA
till FINANSIERINGSÖVERSIKTEN FÖR RÄTTSAKT

Benämning på förslaget/initiativet:

Europaåret för järnvägen (2021)

1. STORLEK PÅ OCH KOSTNAD FÖR PERSONALBEHOVET

2. KOSTNAD FÖR ÖVRIGA ADMINISTRATIVA UTGIFTER

3. METOD FÖR BERÄKNING AV KOSTNADERNA

3.1 Personalresurser

3.2 Övriga administrativa utgifter

*Denna bilaga, **som ska fyllas i av de generaldirektorat eller avdelningar som deltar i förslaget/initiativet**, ska åtfölja finansieringsöversikten för rättsakten när internremissen inleds.*

Tabellerna används som källa för tabellerna i finansieringsöversikten för rättsakten. De är uteslutande avsedda för internt bruk inom kommissionen.

1. KOSTNAD FÖR PERSONALBEHOVET

☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

X Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**TOTALT**	
		Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)																	
Vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Vid unionens delegationer	AD																
	AST																
• Extern personal [30]																	
Ramanslag	Kontraktsanställda																
	Nationella experter																
	Tillfällig personal																
Vid unionens delegationer	Kontraktsanställda																
	Lokalanställda																
	Nationella experter																
	Tillfällig personal																
	Unga experter																
Annan budgetrubrik (*ange vilken*)																	

[30] [I denna fotnot förklaras vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

Delsumma – RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTALT	
		Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag	Heltids-ekvivalenter	Anslag
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)																	
Forskning	AD																
	AST																
• Extern personal [31]																	
Extern personal från driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster)	- vid huvudkontoret: Kontraktsanställda																
	- vid huvudkontoret: Nationella experter																
	- vid huvudkontoret: Tillfällig personal																
	- vid unionens delegationer: Kontraktsanställda																
	- vid unionens delegationer: Lokalanställda																
	- vid unionens delegationer: Nationella experter																
	- vid unionens delegationer: Tillfällig personal																
	- vid unionens delegationer: Unga experter																
Forskning	Kontraktsanställda																
	Nationella experter																
	Tillfällig personal																
Annan budgetrubrik (*ange vilken*)																	
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen																	

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

[31] [I denna fotnot förklaras vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

2. KOSTNAD FÖR ÖVRIGA ADMINISTRATIVA UTGIFTER

(e) 1.☐ Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk

X Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totalt**
Vid huvudkontoret:								
Utgifter för tjänsteresor och representation		0,010						**0,010**
Kostnader för konferenser och möten								
Kommittéer[32]								
Studier och samråd								
Informations- och förvaltningssystem								
IKT-utrustning och IKT-tjänster[33]								
Andra budgetrubriker (*ange vid behov*)								
Vid unionens delegationer								
Utgifter för tjänsteresor, konferenser och representation								
Vidareutbildning av personal								
Förvärv, hyra och därmed sammanhängande utgifter								
Utrustning, möbler, materiel och tjänster								
Delsumma RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		**0,010**						**0,010**

[32] Ange typ av kommitté och den grupp till vilken den hör.

[33] IKT: Informations- och kommunikationsteknik: DIGIT ska rådfrågas.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totalt**
Utgifter för tekniskt och administrativt stöd (gäller ej extern personal) som finansieras från driftsanslag (f.d. ”BA-poster”)								
- vid huvudkontoret								
- vid unionens delegationer								
Andra administrativa utgifter för forskning								
Andra budgetrubriker (*ange vid behov*)								
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT RUBRIK 7 och utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		**0,010**						**0,010**

De administrativa kostnaderna ska täckas genom anslag som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga och/eller som har omfördelats, om så krävs kompletterade med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till befintliga begränsningar i fråga om budgetmedel.

3. BERÄKNINGSMETODER

3.1 Personalresurser

I denna del beskrivs den beräkningsmetod som använts för uppskattning av personalbehovet (antaganden om arbetsbörda, inklusive specifika arbeten (arbetsbeskrivningar i Sysper 2), personalkategorier och motsvarande genomsnittliga kostnader).

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen
Anm.: De genomsnittliga kostnaderna för varje personalkategori vid huvudkontoret finns på BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Tjänstemän och tillfälligt anställda 1 heltidsekvivalent för 2020 för planering och samordning av evenemang 2 heltidsekvivalenter för 2021 för hantering av ansökningsomgångar 0,5 heltidsekvivalent för 2022 för slutlig rapportering
• Extern personal

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen
• Enbart tjänster som finansieras via forskningsbudgeten
• Extern personal

3.2 Övriga administrativa utgifter

Ange vilken beräkningsmetod som använts för varje budgetpost.
Ange särskilt vilka antaganden de bygger på (antal möten per år, genomsnittliga kostnader etc.).

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen
Cirka tio tjänsteresor till medlemsstater under 2021.

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen