EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o Evropském roku železnice (2021)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Ve svém sdělení ze dne 11. prosince 2019[1] představila Komise Zelenou dohodu pro Evropskou unii a její občany. Toto sdělení opětovně formuluje odhodlání Evropské komise řešit problémy související se změnou klimatu a životním prostředím, což je definiční úkol této generace. Jedná se o novou strategii růstu, jejímž cílem je transformovat Unii na spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která v roce 2050 nebude produkovat žádné emise skleníkových plynů a hospodářský růst v ní bude oddělen od využívání zdrojů. Zelená dohoda pro Evropu je nedílnou součástí strategie Komise k provádění Agendy OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a cílů udržitelného rozvoje[2]. Cíl, aby Evropská unie byla do roku 2050 klimaticky neutrální, schválila Evropská rada ve svých závěrech ze dne 12. prosince 2019[3] a Evropský parlament v usnesení ze dne 15. ledna 2020[4].

Zelená dohoda pro Evropu vyzývá zejména k urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě, neboť doprava představuje čtvrtinu emisí skleníkových plynů v Unii a stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. Na tomto snížení se budou muset podílet všechny druhy dopravy. K řešení tohoto problému Komise v rámci Zelené dohody pro Evropu oznámila, že v roce 2020 přijme strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, která se bude zabývat veškerými zdroji emisí. Mezi další zvažovaná opatření patří to, že by se ze 75 % vnitrozemského nákladu dnes přepravovaného po silnici měla značná část přesunout na železnici a vnitrozemské vodní cesty.

Železnice jakožto jeden z nejekologičtějších a energeticky nejúčinnějších druhů dopravy musí při urychlování snižování emisí z dopravy hrát důležitou úlohu. Železnice je do značné míry elektrifikována a emise CO2 jsou mnohem nižší, než když srovnatelná přeprava probíhá po silnici nebo letecky. Jako jediný druh dopravy také od roku 1990 téměř neustále snižuje emise CO2, přestože přepravní výkon stále roste: do roku 2016 vyprodukovala železniční doprava pouze 0,5 % emisí CO2 ze všech druhů dopravy. Kromě toho představuje pouze 2 % celkové spotřeby energie připadající v Unii na dopravu, v roce 2016 na ni přitom ze všech druhů dopravy připadalo 11,2 % nákladu a 6,6 % cestujících[5]. Železnice v období 1990–2016[6] snížila svou spotřebu energie a stále více využívá obnovitelné zdroje energie.

Podíl železnice na osobní dopravě v Unii se v letech 2007 až 2016 zvýšil ze 7,0 % na 7,6 %, naopak u nákladní dopravy podíl železnice po vrcholu v roce 2011 (19 %) klesl na 16,65 % v roce 2017[7]. Než vznikne opravdu jednotný evropský železniční prostor, bude třeba si poradit s řadou překážek, a to i pokud jde o potřebu co nejvíce omezit hluk. Aby mohla železnice plně realizovat svůj potenciál, bude třeba tyto překážky překonat a zároveň snižovat náklady a uspíšit inovace. Železnici je proto třeba ještě více podpořit, aby byla pro cestující i podniky

---

1 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. prosince 2019 – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

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

3 Závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019. (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-cs.pdf)

4 Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2020 o Zelené dohodě pro Evropu (2019/2956(RSP)).

5 Statistická kapesní publikace EU v oblasti dopravy z roku 2019.

6 Statistická kapesní publikace EU v oblasti dopravy z roku 2019.

7 Statistická kapesní publikace EU v oblasti dopravy z roku 2019.

atraktivnějším dopravním prostředkem, který splňuje jejich potřeby jak z hlediska každodenní, tak dálkové mobility. Větší podíl železnice na osobní i nákladní dopravě přispěje rovněž ke snížení dopravního přetížení a emisí nebezpečných lidskému zdraví, zejména znečištění ovzduší.

Smyslem návrhu na vyhlášení roku 2021 „Evropským rokem železnice“ je propagovat železniční dopravu v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, a to i pokud jde o udržitelnou a inteligentní mobilitu. Prostřednictvím projektů, diskusí, akcí, výstav a iniciativ v celé Evropě představí Evropský rok železnice lidem, podnikům a úřadům železniční dopravu jako atraktivní dopravní prostředek a udržitelný způsob cestování a přepravy po Evropě, a to s důrazem na svůj unijní a inovativní rozměr. Formou specializovaných akcí a komunikačních kampaní se program bude obracet na občany, kteří nepůsobí v železničním odvětví, a dokáže tak přesvědčit více lidí a podniků, aby začali využívat železnici.

Rok 2021 je pro železniční politiku Unie důležitý. Bude prvním úplným rokem, v jehož průběhu se budou pravidla dohodnutá v rámci čtvrtého železničního balíčku[8] provádět v celé EU, zejména pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících a snížení nákladů a omezení administrativní zátěže pro železniční podniky působící v celé EU. V řadě členských států se zvyšuje zájem veřejnosti o železnici, mj. i o noční vlakové spoje; o tomto zájmu svědčí také popularita #DiscoverEU[9]. Mezinárodní kulturní festival Europalia[10] navíc svůj ročník 2021 věnuje vlivu železnice na umění a vyzdvihne výraznou úlohu vlakové dopravy v prosazování sociálních, hospodářských a průmyslových změn. Rok 2021 se pro tuto iniciativu tudíž považuje za velmi vhodný.

Stejně jako v případě všech dosavadních Evropských roků je cílem především zvýšit povědomí o problémech a příležitostech a zdůraznit úlohu Unie při podpoře sdílených řešení. Cílem Evropského roku železnice je povzbudit a podpořit snahu Unie, členských států, regionálních a místních orgánů a dalších organizací o zvýšení podílu osobní a nákladní dopravy po železnici. Evropský rok by měl železniční dopravu propagovat jako udržitelný, inovativní a bezpečný způsob dopravy, přičemž by měl oslovit širší veřejnost a hlavně mládež. Měl by rovněž zdůraznit evropský a přeshraniční rozměr železniční dopravy, který sbližuje občany, umožňuje jim objevovat Unii v celé její rozmanitosti, podporuje soudržnost a přispívá k integraci vnitřního trhu Unie. Evropský rok by měl také zvýšit přínos železnice pro unijní hospodářství, průmysl a společnost obecně a prosazovat železniční dopravu jako důležitý prvek ve vztazích Unie se třetími zeměmi, zejména na západním Balkáně.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Jak je uvedeno výše, Evropský rok železnice bude propagovat železniční dopravu v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, a to i pokud jde o udržitelnou a inteligentní mobilitu. Bude rovněž vycházet ze stávajících iniciativ a politik souvisejících s železniční dopravou, jako je otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících a snížení nákladů a omezení administrativní zátěže pro železniční podniky působící v celé Unii. Obdobně jako u dalších akcí tohoto typu budou opatření zahrnovat informační a propagační kampaně, akce, projekty a iniciativy na úrovni Unie, na vnitrostátní, regionální a místní úrovni. Jejich prostřednictvím se budou předávat klíčová sdělení a šířit informace o příkladech osvědčených postupů.

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

Evropský rok pobídne orgány členských států a celé odvětví, aby spolupracovaly na propagaci železniční dopravy. Komise se vynasnaží, aby činnosti v rámci Evropského roku odpovídaly potřebám každého členského státu a jeho specifikům. Členské státy se proto žádají, aby jmenovaly národního koordinátora, který bude mít na starost organizaci jejich účasti na Evropském roce železnice. Bude zřízena Evropská řídící skupina, jejímiž členy budou zástupci národních koordinátorů. Komise uspořádá zasedání národních koordinátorů, aby bylo možné koordinovat organizaci Evropského roku a vyměňovat si informace o tom, jak se provádí v jednotlivých členských státech a na úrovni Unie.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Evropský rok železnice má vazby na další oblasti politiky Unie, jako je regionální rozvoj, konkurenceschopnost průmyslu, udržitelný cestovní ruch, inovace, zaměstnanost, vzdělávání, mládež, kultura a přístupnost pro zdravotně postižené osoby, a týká se i vztahů Unie se sousedními zeměmi. Vyzdvihne evropský, přeshraniční rozměr železniční dopravy jakožto prostředku k přepravě zboží, cestování, objevování a propojení kontinentu způsobem, který je udržitelný a perspektivní i do budoucna. Některé činnosti v rámci Evropského roku by mohly být financovány ze stávajících programů Unie, jako je Horizont Evropa, Nástroj pro propojení Evropy, strukturální a investiční fondy Unie, Kreativní Evropa, Erasmus+, DiscoverEU nebo Evropa pro občany.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem návrhu je článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). V článku 91 je stanoveno, že k provedení článku 90 SFEU a s přihlédnutím ke zvláštnostem dopravy stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů veškeré jiné potřebné předpisy. Článek 90 SFEU stanoví, že cíle Smluv jsou sledovány v rámci společné dopravní politiky. Hlavním účelem tohoto návrhu je především přispět k tomu, aby se zvýšil podíl železnice na osobní a nákladní dopravě. Tento cíl tedy spadá do působnosti článku 91 SFEU.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Tento návrh je v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v čl. 5 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii (SEU). Cílů tohoto návrhu nelze dosáhnout v dostatečném rozsahu výhradně prostřednictvím opatření přijatých členskými státy. Je tomu tak proto, že opatření pouze na vnitrostátní úrovni by postrádala evropský rozměr výměny zkušeností a osvědčených postupů mezi členskými státy. Ustanovení čl. 3 odst. 3 SEU zejména stanoví, že Evropská unie vytváří vnitřní trh, usiluje o udržitelný rozvoj Evropy založený mimo jiné na zlepšování kvality životního prostředí, podporuje vědecký a technický pokrok a hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Unie sleduje své cíle vhodnými prostředky na základě pravomocí, které jsou jí Smlouvami svěřeny. Opatření na úrovni Unie by navíc byla přínosem i pro opatření členských států, a to prostřednictvím větší viditelnosti, mnohostranných partnerství, nadnárodní výměny informací a zvyšování informovanosti a šíření osvědčených postupů v celé Unii v rámci Evropského roku.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality stanovenou v čl. 5 odst. 4 SEU. Navrhovaný postup je jednoduchý. Opírá se o stávající programy a o soustředění komunikačních činností na témata Evropského roku. Orgánům, které tento návrh provádějí, neukládá žádná nepřiměřená omezení v oblasti správy. Činnost Unie bude podporovat a

doplňovat úsilí členských států a odvětví. Tato činnost v prvé řadě zlepší účinnost vlastních nástrojů Unie. Zadruhé bude působit jako faktor, který podpoří součinnost a spolupráci mezi členskými státy, regionálními a místními orgány, soukromými a veřejnými podniky a občanskou společností obecně. Činnost Unie by se omezila pouze na to, co je nezbytné k řešení zjištěných problémů.

- **Volba nástroje**

K zajištění plného zapojení legislativního orgánu do vyhlášení roku 2021 Evropským rokem železnice je nejvhodnějším nástrojem rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nepoužije se.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Možnost vyhlásit rok 2021 „Evropským rokem železnice“ byla projednána 9. prosince 2019 s různými zástupci odvětví železniční dopravy (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), Agentury Evropské unie pro železnice (ERA), Shift2Rail a festivalu Europalia. Všichni zúčastnění vyjádřili této iniciativě rámcovou podporu, zdůraznili roli železniční dopravy ve snaze dosáhnout dekarbonizace a vyzdvihli též přeshraniční rozměr železniční dopravy. Očekává se, že zúčastněné strany v odvětví železniční dopravy, zejména železniční podniky, provozovatelé stanic, výrobci a vnitrostátní orgány, se aktivně zúčastní pořádání akcí organizovaných v rámci Evropského roku na úrovni Unie i na národní a místní úrovni. Konzultace s pořadateli mezinárodního kulturního festivalu Europalia ukázaly velký potenciál pro součinnost s Evropským rokem. Evropský hospodářský a sociální výbor i Výbor regionů nedávno přijaly stanoviska z vlastní iniciativy[11] [12], z nichž je patrné, že členové obou výborů mají zájem o podporu železniční dopravy jakožto udržitelného a inovativního způsobu dopravy.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Nepoužije se

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů není nutné, neboť cíle navrhované iniciativy patří mezi cíle stávajících programů Unie. Navrhovaná iniciativa by Komisi nezavazovala k žádným zvláštním opatřením legislativní povahy. Neměla by ani žádný významný sociální, hospodářský nebo environmentální dopad nad rámec stávajících nástrojů.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Nepoužije se

- **Základní práva**

Nepoužije se

---

[11] Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru – Zajištění inkluzivního přechodu k digitalizovanému železničnímu odvětví (přijato dne 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019)).

[12] Stanovisko Výboru regionů – Potenciál odvětví železniční dopravy při plnění politických priorit EU (přijato dne 4. prosince 2019, CDR 1939/2019).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Finanční příděl na provedení tohoto rozhodnutí v období 2020–2021 se odhaduje na 8 000 000 EUR. K realizaci Evropského roku bude třeba odpovídající financování, které bude určeno v rámci rozpočtových postupů pro roky 2020 a 2021 v souladu s víceletým finančním rámcem na období 2021–2027.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Návrh stanoví povinnost, aby Komise do 31. prosince 2022 podala zprávu o provedení, výsledcích a celkovém hodnocení iniciativ, které budou součástí Evropského roku.

2020/0035 (COD)

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o Evropském roku železnice (2021)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[13],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[14],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve svém sdělení ze dne 11. prosince 2019[15] představila Komise Zelenou dohodu pro Evropskou unii a její občany. Zelená dohoda pro Evropu je novou strategií růstu, jejímž cílem je transformovat Unii na spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která v roce 2050 nebude produkovat žádné emise skleníkových plynů a hospodářský růst v ní bude oddělen od využívání zdrojů.

(2) Evropská rada ve svých závěrech ze dne 12. prosince 2019[16] potvrdila cíl, aby Evropská unie do roku 2050 dosáhla klimatické neutrality.

(3) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 15. ledna 2020[17] uvítal sdělení Komise s názvem Zelená dohoda pro Evropu a vyzval, aby se nezbytný přechod ke klimaticky neutrální společnosti uskutečnil nejpozději do roku 2050.

(4) V souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu je třeba transformovat hospodářství Unie a přehodnotit politiky, zejména v oblasti dopravy a mobility, což znamená urychlit přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě. Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v Unii a její podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. Aby se doprava stala udržitelnou, je třeba upřednostnit uživatele a nabídnout jim cenově dostupnější, dosažitelnější, zdravější a čistší alternativy k dopravním prostředkům, na které byli doposud zvyklí. Podstatou Zelené dohody pro Evropu je urychlit přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě, aby se tyto problémy

---

13 Úř. věst. C, , s. .

14 Úř. věst. C, , s. .

15 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. prosince 2019 – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

16 Závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019.

17 Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2020 o Zelené dohodě pro Evropu (2019/2956(RSP)).

podařilo vyřešit. Zejména by se měla značná část vnitrozemského nákladu, který se dnes ze 75 % přepravuje po silnici, přesunout na železnici a vnitrozemské vodní cesty.

(5) Aby se klimatické neutrality podařilo do roku 2050 dosáhnout, musí železnice sehrát zásadní úlohu. Jedná se o jeden z nejekologičtějších a energeticky nejúčinnějších druhů dopravy. Železnice je z velké části elektrifikována a emise CO2 jsou mnohem nižší, než když se srovnatelná doprava uskutečňuje po silnici nebo letecky. Zároveň je jediným druhem dopravy, který od roku 1990 soustavně snižuje své emise skleníkových plynů a emise CO2. Železnice kromě toho v období 1990–2016[18] snížila svou spotřebu energie a stále více využívá obnovitelné zdroje energie.

(6) Propojením hlavních dopravních tras Unie s jejími okrajovými regiony a územími přispívá železnice k sociální, hospodářské a územní soudržnosti.

(7) Podíl železnice na osobní dopravě v Unii se od roku 2007 mírně zvýšil, ale podíl nákladní dopravy klesl. Než vznikne opravdu jednotný evropský železniční prostor, bude třeba si poradit s řadou překážek, a to i pokud jde o potřebu co nejvíce omezit hluk. Aby mohla železnice plně realizovat svůj potenciál, bude třeba tyto překážky překonat a zároveň snižovat náklady a uspíšit inovace. Proto je třeba železniční dopravu cestujícím i podnikům zatraktivnit.

(8) V zájmu propagace železniční dopravy v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, a to i pokud jde o udržitelnou a inteligentní mobilitu, měl by být rok 2021 vyhlášen Evropským rokem železnice. Rok 2021 bude pro železniční politiku Unie důležitý, bude totiž prvním úplným rokem, v jehož průběhu se budou pravidla dohodnutá v rámci čtvrtého železničního balíčku provádět v celé Unii, zejména pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících a snížení nákladů a omezení administrativní zátěže pro železniční podniky působící v celé Unii. V řadě členských států se zvyšuje zájem veřejnosti o železnici, mj. i o noční vlakové spoje; o tomto zájmu svědčí také popularita #DiscoverEU. Mezinárodní kulturní festival Europalia navíc svůj ročník 2021 věnuje vlivu železnice na umění a vyzdvihne výraznou úlohu vlakové dopravy v prosazování sociálních, hospodářských a průmyslových změn,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Rok 2021 se vyhlašuje „Evropským rokem železnice“ (dále jen „Evropský rok“).

Článek 2

Cíle

Cílem Evropského roku je povzbudit a podpořit snahu Unie, členských států, regionálních a místních orgánů a dalších organizací o zvýšení podílu železnice na osobní a nákladní dopravě. Evropský rok zejména:

a) propaguje železniční dopravu jako udržitelný, inovativní a bezpečný způsob dopravy, a to především tak, že zdůrazňuje, že železnice může Unii výrazně pomoci dosáhnout

[18] Kapesní statistická příručka GŘ MOVE z roku 2019 „EU transport in figures“ (Doprava EU v číslech) (zdroj: Eurostat).

do roku 2050 klimatické neutrality, a tak, že se přitom obrací na širší veřejnost, zejména pak na mladé lidi;

b) zdůrazňuje evropský a přeshraniční rozměr železniční dopravy, který sbližuje občany, umožňuje jim objevovat Unii v celé její rozmanitosti, podporuje soudržnost a přispívá k integraci vnitřního trhu Unie;

c) zvyšuje přínos železnice pro hospodářství, průmysl a společnost Unie tím, že zahrnuje zejména aspekty regionálního rozvoje, konkurenceschopnosti průmyslu, udržitelného cestovního ruchu, inovací, zaměstnanosti, vzdělávání, mládeže a kultury a zlepšení přístupnosti pro zdravotně postižené osoby;

d) přispívá k propagaci železnice jako důležité součásti vztahů Unie se sousedními zeměmi, zejména na západním Balkáně, a to na základě zájmu a potřeb v partnerských zemích a na základě odborných znalostí Unie v oblasti železniční dopravy.

Článek 3

Obsah opatření

1. Opatření, která mají být přijata za účelem dosažení cílů stanovených v článku 2, zahrnují na unijní, národní, regionální i místní úrovni tyto činnosti související se záměry Evropského roku:

   a) iniciativy a akce na podporu diskuse, zvyšování povědomí a snazšího zapojení občanů, podniků a veřejných orgánů s cílem přilákat více cestujících a zboží na železnici jakožto prostředku boje proti změně klimatu, a to prostřednictvím různých kanálů a nástrojů, včetně akcí v členských státech;

   b) informační kampaně, výstavy, inspirační aktivity, vzdělávací a osvětové kampaně s cílem vybídnout cestující, spotřebitele a podniky ke změně chování a podnítit veřejnost, aby se aktivně podílela na dosažení cílů v oblasti udržitelnější dopravy;

   c) sdílení zkušeností a osvědčených postupů vnitrostátních, regionálních a místních orgánů, občanské společnosti, podniků a škol, pokud jde o podporu využívání železnice a prosazení změny v chování na všech úrovních;

   d) studie a inovační činnosti a šíření jejich výsledků na evropské či vnitrostátní úrovni a

   e) podpora projektů a sítí souvisejících s Evropským rokem, mimo jiné prostřednictvím sdělovacích prostředků, sociálních sítí a dalších on-line komunit.

2. Orgány a subjekty Unie na úrovni Unie a členské státy na vnitrostátní úrovni mohou při podpoře činností uvedených v odstavci 1 odkazovat na Evropský rok a používat jeho vizuální identitu.

Článek 4

Koordinace na úrovni členských států

Za organizaci účasti na Evropském roce na vnitrostátní úrovni odpovídají členské státy. Členské státy za tímto účelem jmenují národní koordinátory. Národní koordinátoři zajišťují koordinaci příslušných činností na vnitrostátní úrovni.

Článek 5

Koordinace na úrovni Unie

1. Komise pravidelně svolává zasedání národních koordinátorů za účelem koordinace řízení Evropského roku. Tato zasedání rovněž slouží k výměně informací o provádění Evropského roku na vnitrostátní a unijní úrovni; zástupci Evropského parlamentu se mohou těchto zasedání účastnit jako pozorovatelé.

2. Koordinace Evropského roku na úrovni Unie uplatňuje průřezový přístup s cílem vytvořit synergie mezi jednotlivými programy a iniciativami Unie, které zajišťují finanční podporu projektům v oblasti železniční dopravy nebo projektům s ní souvisejících.

3. Komise svolává pravidelná zasedání zúčastněných stran a zástupců organizací či subjektů působících v oblasti železniční dopravy, včetně stávajících mezinárodních sítí a příslušných nevládních organizací a mládežnických organizací a komunit, s cílem získat jejich pomoc při provádění Evropského roku na úrovni Unie.

   Při dostupnosti rozpočtových prostředků může Komise pořádat výzvy k předkládání návrhů a projektů, které mohou získat podporu za vynikající příspěvek k cílům Evropského roku.

Článek 6

Mezinárodní spolupráce

Pro účely Evropského roku Komise případně spolupracuje s příslušnými mezinárodními organizacemi, přičemž dbá na to, aby byla účast Unie viditelná.

Článek 7

Sledování a hodnocení

Komise do 31. prosince 2022 předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění, výsledcích a celkovém hodnocení iniciativ stanovených v tomto rozhodnutí.

Článek 8

Vstup v platnost

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

OBSAH

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ 12

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU 12

1.1 Název návrhu/podnětu 12

1.2 Příslušné oblasti politik (skupina programů) 12

1.3 Návrh/podnět se týká: 12

1.4 Odůvodnění návrhu/podnětu 12

1.4.1 Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu 12

1.4.2 Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států. 12

1.4.3 Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti 13

1.4.4 Slučitelnost a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji 13

1.5 Doba trvání akce a finanční dopad 14

1.6 Předpokládaný způsob řízení 14

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ 15

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv 15

2.2 Systémy řízení a kontroly 15

2.2.1 Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie 15

2.2.2 Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění 15

2.2.3 Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce) 15

2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí 15

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU 16

3.1 Okruh víceletého finančního rámce a nově navržené výdajové rozpočtové položky 16

3.2 Odhadovaný dopad na výdaje 17

3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje 17

3.2.2 Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky 19

3.2.2.1 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů 20

3.2.3 Příspěvky třetích stran 21

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy 21

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Evropský rok železnice (2021)

1.2. Příslušné oblasti politik (*skupina programů*)

(2020)

Oblast politiky: Mobilita a doprava

(2021)

V okruhu 1 „Jednotný trh, inovace a digitální technologie“: celek politiky 1 „Výzkum a inovace“ a celek politiky 2 „Evropské strategické investice“.

V okruhu 3 „Přírodní zdroje a životní prostředí“: celek politiky 9: „Životní prostředí a opatření v oblasti klimatu“.

1.3. Návrh/podnět se týká:

X nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci[19]

☐ prodloužení stávající akce

☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.4.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

Krátkodobé: lepší image železniční dopravy v očích občanů i podniků, větší povědomí o tom, jak je důležité přesunout na železnici více osobní i nákladní dopravy, a to v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu.

Dlouhodobé: zvýšení podílu železnice na osobní i nákladní dopravě, aby se přispělo ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravních činností v Unii, v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu.

[19] Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.2. Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

Evropský a přeshraniční rozměr dopravy, zejména železniční. Právní předpisy Unie pro realizaci integrovaného jednotného evropského železničního prostoru, jako je například odstranění vnitrostátních tržních a technických překážek.

Unijní rozměr opatření zaměřených na urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě v souladu s cíli stanovenými ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu.

1.4.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Evropské roky uspořádané v uplynulých deseti letech se osvědčily jako účinné prostředky k zvyšování informovanosti, které měly dopad na širokou veřejnost i na tvůrce veřejného mínění a vytvořily synergie mezi různými oblastmi, v nichž Unie a členské státy působí.

1.4.4. Slučitelnost a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji

Evropský rok železnice má vazby na další oblasti politiky Unie, jako je regionální rozvoj, konkurenceschopnost průmyslu, udržitelný cestovní ruch, inovace, zaměstnanost, vzdělávání, mládež, kultura a přístupnost pro zdravotně postižené osoby, a týká se i vztahů Unie se sousedními zeměmi. Vyzdvihne evropský, přeshraniční rozměr evropských železnic jakožto prostředku k přepravě zboží, cestování, objevování a propojení kontinentu způsobem, který je udržitelný a perspektivní i do budoucna. Některé činnosti v rámci Evropského roku by mohly být financovány v rámci stávajících programů Unie.

1.5. Doba trvání akce a finanční dopad

X Časově omezená doba trvání

– **X** s platností od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2021

– **X** finanční dopad od roku 2020 do roku 2021 u prostředků na závazky a od roku 2020 do roku 2022 u prostředků na platby.

☐ **Časově neomezená doba trvání**

– Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,

– poté plné fungování.

1.6. Předpokládaný způsob řízení[20]

X Přímé řízení Komisí

– ☐ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,

– ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ **Sdílené řízení** s členskými státy

☐ **Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

– ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,

– ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),

– ☐ EIB a Evropský investiční fond,

– ☐ subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení,

– ☐ veřejnoprávní subjekty,

– ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky,

– ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,

– ☐ osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

– *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

[…]

[20] Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Pracovní program Evropského roku Zřízení řídícího výboru

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie

Upřednostňuje se přímé řízení ve smyslu čl. 62 odst. 1 písm. a) finančního nařízení, neboť opatření bude provádět Evropská komise, zejména GŘ MOVE, které zajistí koordinaci s členskými státy a různými zúčastněnými stranami.

2.2.2. Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění

Zjištěná rizika: nedostatečné zviditelnění iniciativ; příliš vysoká očekávání vzhledem k omezenému rozpočtu. Zavedený systém vnitřní kontroly: pravidelné hodnocení rizik v rámci řídícího výboru.

2.2.3. Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)

Kontroly jsou součástí systému vnitřní kontroly GŘ MOVE. Nové činnosti přinesou nevýznamné dodatečné náklady na kontrolu na úrovni GŘ.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Komise zajistí, aby v případě, že jsou prováděny akce financované podle tohoto rozhodnutí, byla na ochranu finančních zájmů Unie uplatňována preventivní opatření proti podvodům, korupci a jakýmkoliv jiným protiprávním činnostem, byly prováděny účinné kontroly a získávány zpět neoprávněně vyplacené částky, a v případě, že budou zjištěny nesrovnalosti, byly uplatněny účinné, přiměřené a odrazující sankce. Komise může provádět kontroly a inspekce na místě podle tohoto rozhodnutí, v souladu s nařízením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem. V případě potřeby provede šetření OLAF na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF).

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruh víceletého finančního rámce a nově navržené výdajové rozpočtové položky

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Okruh 1 – [Jednotný trh, inovace, digitální oblast]	RP/NRP[21]	zemí ESVO[22]	kandidátských zemí[23]	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 V rozpočtových postupech by mohly být určeny i jiné položky.	RP/~~NRP~~	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE
Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Type of výdaje	Příspěvek			
	Okruh 3 [Přírodní zdroje a životní prostředí]	RP/NRP[24]	zemí ESVO[25]	kandidátských zemí[26]	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	09.02.xx V rozpočtových postupech by mohly být určeny i jiné položky.	RP./~~NRP~~	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE	~~ANO~~/NE

21 RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.
22 ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.
23 Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.
24 RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.
25 ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.
26 Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

Níže uvedené programy a rozpočtové položky jsou orientační. Příslušné financování bude určeno v souvislosti s rozpočtovými postupy prostřednictvím přerozdělení v roce 2020 v rámci stávajícího finančního plánu; konkrétní prostředky budou v roce 2021 určeny v rámci budoucích programů a finančního programování, v souladu s platnými víceletými finančními rámci.

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	<…>	Okruh 1 [Jednotný trh, inovace, digitální oblast]; Okruh 3 [Přírodní zdroje a životní prostředí]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roce 2027***	**CELKEM**
Operační prostředky 06.02.05 (rozpočet 2020) / 02.20.04.01 (2021–22) Činnosti na podporu evropské dopravní politiky	Závazky	(1)	0,500	1,500							**2,000**
	Platby	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Operační prostředky 01.02.02.50 Horizont Evropa 02.03.01 Nástroj pro propojení Evropy – doprava 09.02 LIFE	Závazky	(1)		6,000							**6,000**
	Platby	(2)		3,000	3,000						**6,000**
Prostředky z okruhů 1 a 3 CELKEM	Závazky	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Platby	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roce 2027***	**CELKEM**
Lidské zdroje		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Ostatní správní výdaje			0,010							**0,010**
Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roce 2027***	**CELKEM**
Prostředky ze všech OKRUHŮ víceletého finančního rámce **CELKEM**	Závazky	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Platby	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

– ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.

– **X** Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Roky	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**CELKEM**
OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Ostatní správní výdaje		0,010						**0,010**
Mezisoučet OKRUH 7 víceletého finančního rámce	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Mimo OKRUH 7[27] víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

[27] Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.2.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

– ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.

– **X** Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

Roky		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• **Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)**								
Ústředí a zastoupení Komise		1	2	0,5				
Delegace								
Výzkum								
• **Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) - SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD** [28] Okruh 7								
Financováno z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce	– v ústředí							
	– při delegacích							
Financováno z krytí programu [29]	– v ústředí							
	– při delegacích							
Výzkum								
Jiné (upřesněte)								
CELKEM		**1**	**2**	**0,5**				

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Organizace a koordinace komunikačních kampaní a akcí; správa výzev k podávání návrhů; přibližně 10 pracovních návštěv v členských státech v roce 2021.
Externí zaměstnanci	Nepoužije se

[28] SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

[29] Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.3. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

– **X** nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

– **X** Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

PŘÍLOHA
LEGISLATIVNÍHO FINANČNÍHO VÝKAZU

Název návrhu/podnětu:

Evropský rok železnice (2021)

1. POTŘEBNÉ LIDSKÉ ZDROJE A NÁKLADY NA TYTO ZDROJE

2. VÝŠE JINÝCH VÝDAJŮ SPRÁVNÍ POVAHY

3. METODY VÝPOČTU POUŽITÉ K ODHADU NÁKLADŮ

3.1 Lidské zdroje

3.2 Jiné výdaje správní povahy

*Tato příloha, kterou **vyplní každé GŘ/útvar, jež se na návrhu/podnětu podílí**, musí být přiložena k legislativnímu finančnímu výkazu při zahájení konzultací mezi útvary.*

Tabulky s údaji slouží jako zdroj pro tabulky obsažené v legislativním finančním výkazu. Tyto tabulky jsou určeny pouze pro interní použití v Komisi.

1. NÁKLADY NA POTŘEBNÉ LIDSKÉ ZDROJE

☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů

X Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**CELKEM**	
		Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)																	
Ústředí a zastoupení Komise	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
při delegacích Unie	AD																
	AST																
• Externí zaměstnanci [30]																	
Celkové krytí	SZ																
	VNO																
	ZAP																
při delegacích Unie	SZ																
	MZ																
	VNO																
	ZAP																
	MOD																
Jiné rozpočtové položky (*upřesněte*)																	

[30] SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

Mezisoučet – OKRUH 7 víceletého finančního rámce		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**CELKEM**	
		Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky	Plný pracovní úvazek	Prostředky
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)																	
Výzkum	AD																
	AST																
• Externí zaměstnanci [31]																	
Externí zaměstnanci financovaní z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).	– v ústředí SZ																
	– v ústředí VNO																
	– v ústředí ZAP																
	při delegacích Unie SZ																
	při delegacích Unie MZ																
	při delegacích Unie VNO																
	při delegacích Unie ZAP																
	při delegacích Unie MOD																
Výzkum	SZ																
	VNO																
	ZAP																
Jiné rozpočtové položky (*upřesněte*)																	
Mezisoučet – mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce																	

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

[31] SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

2. VÝŠE JINÝCH VÝDAJŮ SPRÁVNÍ POVAHY

(a) 1.☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.

X Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Celkem**
V ústředí:								
Náklady na služební cesty a reprezentaci		0,010						**0,010**
Náklady na konference a zasedání								
Výbory[32]								
Studie a konzultace								
Informační a řídicí systémy								
Zařízení a služby IKT[33]								
Jiné rozpočtové položky (*podle potřeby upřesněte*)								
Při delegacích Unie:								
Náklady na služební cesty, konference a reprezentaci								
Další odborné vzdělávání								
Pořízení a pronájem budov a související výdaje								
Zařízení, nábytek, dodávky a služby								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce		**0,010**						**0,010**

[32] Upřesněte druh výboru a skupinu, do níž náleží.

[33] IKT: Informační a komunikační technologie: musí být konzultováno GŘ DIGIT.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Celkem**
Výdaje na technickou a administrativní pomoc (mimo externí zaměstnance) z operačních prostředků (bývalé položky „BA“)								
– v ústředí								
při delegacích Unie								
Ostatní výdaje na řízení v oblasti výzkumu								
Jiné rozpočtové položky (*podle potřeby upřesněte*)								
Mezisoučet – mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM za OKRUH 7 a mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce		**0,010**						**0,010**

Potřeby v oblasti správních prostředků budou pokryty z prostředků, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na stávající rozpočtová omezení.

3. METODY VÝPOČTU

3.1 Lidské zdroje

Tato část objasňuje metodu výpočtu použitou k odhadu potřebných lidských zdrojů (předpokládané pracovní vytížení, včetně konkrétních pracovních míst (pracovní profily Sysper 2), kategorie zaměstnanců a příslušné průměrné náklady)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce
POZN.: Průměrné náklady pro každou kategorii zaměstnanců v ústředí jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Úředníci a dočasní zaměstnanci 1 plný pracovní úvazek v roce 2020 na přípravu a koordinaci akcí 2 plné pracovní úvazky v roce 2021 na správu výzvy k předkládání návrhů 0,5 plného pracovního úvazku v roce 2022 na závěrečné zprávy
• Externí zaměstnanci

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce
• Pouze pracovní místa financovaná z rozpočtu na výzkum
• Externí zaměstnanci

3.2 Jiné výdaje správní povahy

Uveďte podrobnosti o metodě výpočtu použité pro jednotlivé rozpočtové položky, a zejména příslušné předpoklady (např. počet zasedání za rok, průměrné náklady atd.).

OKRUH 7 víceletého finančního rámce
přibližně 10 pracovních návštěv v členských státech v roce 2021.

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce