EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.3.4.
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a vasút európai évéről (2021)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

2019. december 11-i közleményében[1] a Bizottság európai zöld megállapodást vázolt fel az Európai Unió és polgárai számára. A szóban forgó közleményben a Bizottság megerősíti elkötelezettségét az éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése iránt, amely e generáció meghatározó feladata. Új növekedési stratégiaként a zöld megállapodás az Uniót olyan igazságos és virágzó társadalommá kívánja alakítani, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdaság növekedése nem erőforrásfüggő. Az európai zöld megállapodás szerves részét képezi a jelenlegi Bizottság azon stratégiájának, amely az Egyesült Nemzetek 2030-ig tartó időszakra vonatkozó menetrendjének és a fenntartható fejlődési céloknak a megvalósítására irányul[2]. A klímasemleges Európai Unió 2050-ig történő megvalósítására irányuló célkitűzést az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseiben[3], az Európai Parlament pedig 2020. január 15-i állásfoglalásában[4] támogatta.

Az európai zöld megállapodás különösen a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítására szólít fel, mivel a közlekedés az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egynegyedéért felelős, és ez az arány egyre nő. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. A csökkentéshez valamennyi közlekedési módnak hozzá kell járulnia. Az európai zöld megállapodás részeként a Bizottság bejelentette, hogy e kihívás megválaszolása és az összes kibocsátási forrás kezelése érdekében 2020-ban fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó stratégiát fogad el. Az egyéb tervezett intézkedések mellett indokolt, hogy a jelenleg 75 %-ban a közutakon megvalósuló szárazföldi áruszállítás jelentős része áthelyeződjön a vasútra és a belvízi utakra.

A vasútnak jelentős szerepet kell játszania a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésének felgyorsításában, mivel ez az egyik leginkább környezetbarát és energiahatékony közlekedési mód. A vasút nagyrészt elektromos, és ugyanakkora távon sokkal kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, mint a közúti vagy a légi közlekedés. Ez az egyetlen közlekedési mód, amelynek a növekvő szállítási volumen ellenére 1990 óta szinte folyamatosan csökkent a szén-dioxid-kibocsátása: 2016-ban az összes közlekedési módból származó szén-dioxid-kibocsátásnak csupán 0,5 %-át tette ki. Emellett a vasút a teljes uniós közlekedési ágazat energiafogyasztásának mindössze 2 %-áért felelős, ugyanakkor 2016-ban az összes szállítási mód viszonylatában vasúton valósult meg az áruszállítás 11,2 %-a, továbbá a személyszállítás 6,6 %-a[5]. A vasút 1990 és 2016 között csökkentette energiafogyasztását[6], és egyre nagyobb mértékben használ megújuló energiaforrásokat.

Míg a vasúti személyszállítás részaránya az uniós szárazföldi közlekedésben 2007 és 2016 között 7,0 %-ról 7,6 %-ra nőtt, a teherszállítás terén a 2011. évi csúcs óta (19 %) a vasút

---

1 A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának : Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

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

3 Az Európai Tanács következtetései, 2019. december 12. (https://www.consilium.europa.eu/media/41781/12-euco-final-conclusions-hu.pdf)

4 Az Európai Parlament állásfoglalása az európai zöld megállapodásról, 2020. január 15., 2019/2956(RSP).

5 2019. évi uniós közlekedési statisztikai zsebkönyv.

6 2019. évi uniós közlekedési statisztikai zsebkönyv.

részaránya az uniós szárazföldi áruszállításban 16,65 %-ra csökkent 2017-ben[7]. Továbbra is számos akadály áll a valódi egységes európai vasúti térség megvalósítása előtt, többek között a zaj minimalizálásának szükségessége tekintetében. Ezen akadályok leküzdése a költségek csökkentésével és a gyorsított innovációval együtt lehetővé tenné a vasút használatában rejlő lehetőségek kibontakoztatását. A vasútnak ezért további lendületre van szüksége ahhoz, hogy vonzóbbá váljon az utazók és a vállalkozások számára, mint olyan közlekedési eszköz, amely kielégíti mind a napi, mind a nagyobb távú mobilitás iránti igényüket. A vasúti személy- és áruszállítás arányának növelése emellett hozzá fog járulni a forgalmi torlódások, valamint az emberi egészségre veszélyes kibocsátások, különösen a légszennyezés csökkentéséhez.

A 2021-es évnek a vasút európai évévé nyilvánítására irányuló javaslat célja a vasúti közlekedés előmozdítása az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel, többek között a fenntartható és intelligens mobilitással összhangban. Európai szinten megvalósuló projektek, viták, rendezvények, kiállítások és kezdeményezések révén a vasút európai éve Európa-szerte előmozdítja a vasutat mint vonzó és fenntartható közlekedési módot a polgárok, a vállalkozások és a hatóságok számára, hangsúlyozva annak uniós szintű és innovatív dimenzióját. Azáltal, hogy célzott rendezvényeken és kommunikációs kampányokon keresztül a vasúti ágazaton túl is megszólítja a polgárokat, több embert és vállalkozást fog meggyőzni arról, hogy használják a vasutat.

2021 fontos év az uniós vasúti politika szempontjából. Ez lesz az első olyan teljes év, amikor a negyedik vasúti csomag[8] keretében elfogadott szabályokat Unió-szerte végrehajtják, nevezetesen megnyílik a belföldi személyszállítási szolgáltatások piaca, valamint csökkennek az EU-ban működő vasúttársaságok költségei és adminisztratív terhei. Amint azt a #DiscoverEU kezdeményezés[9] népszerűsége is mutatja, számos tagállamban egyre nagyobb a lakossági érdeklődés a vasutak iránt, ideértve az éjszakai vonatokat is. Ezen túlmenően az „Europalia” nemzetközi művészeti fesztivál[10] témája 2021-ben a vasút művészetekre gyakorolt hatása lesz, és hangsúlyozni fogja a vasút által a társadalmi, gazdasági és ipari változások előmozdításában betöltött komoly szerepet. Ezért a 2021-es év nagyon megfelelő időzítésnek tekinthető e kezdeményezés számára.

Az összes korábbi európai évhez hasonlóan a fő cél felhívni a figyelmet a kihívásokra és a lehetőségekre, valamint az Unió szerepére a közös megoldások előmozdításában. A vasút európai évének célja az Unió, a tagállamok, a regionális és helyi hatóságok és más szervezetek arra irányuló erőfeszítéseinek ösztönzése és támogatása, hogy növeljék a vasúti személy- és áruszállítás arányát. Az európai évnek a vasutat mint fenntartható, innovatív és biztonságos közlekedési módot különösen azáltal kell népszerűsítenie, hogy megszólítja a szélesebb nyilvánosságot, különösen a fiatalokat. Ki kell emelnie emellett a vasút európai, határokon átnyúló dimenzióját, amely közelebb hozza egymáshoz a polgárokat, lehetővé teszi számukra, hogy felfedezzék az Unió sokféleségét, előmozdítja a kohéziót és hozzájárul az Unió belső piacának integrációjához. Fokoznia kell továbbá a vasútnak az uniós gazdasághoz és iparhoz, valamint általában véve a társadalomhoz való hozzájárulását, és elő kell mozdítania a vasutat mint az Unió és a harmadik országok – különösen a nyugat-balkáni országok – közötti kapcsolatok fontos elemét.

[7] 2019. évi uniós közlekedési statisztikai zsebkönyv.
[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_hu
[9] https://europa.eu/youth/discovereu_hu
[10] https://europalia.eu

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A fent említetteknek megfelelően a vasút európai éve az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel, többek között a fenntartható és intelligens mobilitással kapcsolatos célokkal összhangban népszerűsíti a vasúti közlekedést. Emellett a vasúttal kapcsolatos meglévő kezdeményezésekre és szakpolitikákra – például a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitására, valamint az Unióban működő vasúttársaságok költségeinek és adminisztratív terheinek csökkentésére – alapul. A többi európai évhez hasonlóan a vasút évének intézkedései uniós, nemzeti, regionális és helyi szintű tájékoztató és promóciós kampányokat, rendezvényeket, projekteket és kezdeményezéseket foglalnak magukban. A legfontosabb üzenetek közvetítésére és a bevált gyakorlatok példáival kapcsolatos információk terjesztésére szolgálnak.

Az európai év lehetőséget kínál a tagállami hatóságok és az ágazat együttműködésének ösztönzésére a vasúti közlekedés előmozdítása érdekében. Minden erőfeszítést meg kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy az európai év során szervezett tevékenységek az egyes tagállamok igényeihez és körülményeihez igazodjanak. Ezért felkérjük a tagállamokat, hogy jelöljenek ki egy nemzeti koordinátort, aki a vasút európai évében való részvétel megszervezéséért felel. Létre kell hozni a nemzeti koordinátorok képviselőiből álló európai irányítócsoportot. Az európai év lebonyolításának koordinálása, valamint a nemzeti és uniós szintű végrehajtással kapcsolatos információcsere érdekében a Bizottság rendszeresen összehívja a nemzeti koordinátorok üléseit.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A vasút európai éve kapcsolódik más uniós szakpolitikai területekhez, például a regionális fejlesztéshez, az ipari versenyképességhez, a fenntartható turizmushoz, az innovációhoz, a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz, az ifjúságpolitikához, a kultúrához és az akadálymentesítéshez, valamint az Uniónak a szomszédságával fennálló kapcsolataihoz. Hangsúlyozza a vasút európai, határokon átnyúló dimenzióját, amely az áruszállításnak, az utazásnak, a kontinens felfedezésének és összekapcsolásának fenntartható és jövőorientált módon működő eszköze. Az európai év egyes tevékenységei finanszírozhatók a meglévő uniós programok, például az Európai horizont, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, az uniós strukturális és beruházási alapok, a Kreatív Európa, az Erasmus+, a DiscoverEU vagy az Európa a polgárokért program keretében.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke. A 91. cikk előírja, hogy a közlekedés sajátosságainak figyelembevételével az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően meghatározza az EUMSZ 90. cikkének végrehajtásához szükséges egyéb megfelelő rendelkezéseket. Az EUMSZ 90. cikke kimondja, hogy a Szerződések célkitűzéseit egy közös közlekedéspolitika keretében kell megvalósítani. E javaslat fő célja, hogy hozzájáruljon a vasúti személy- és áruszállítás arányának növeléséhez. Így ez a célkitűzés az EUMSZ 91. cikkének hatálya alá tartozik.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Ez a javaslat összhangban van az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott szubszidiaritás elvével. E javaslat célkitűzéseit kizárólag tagállami fellépéssel nem lehet kellő mértékben megvalósítani. Ennek az az oka, hogy a

csupán nemzeti szintű fellépésből hiányozna a tapasztalatok és a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjének európai dimenziója. Az EUSZ 3. cikkének (3) bekezdése kimondja különösen, hogy az Európai Unió egy belső piacot hoz létre, Európa fenntartható fejlődéséért munkálkodik, amely többek között a környezet minőségének javításán alapul, elősegíti a tudományos és technológiai haladást, valamint előmozdítja a gazdasági, a társadalmi és a területi kohéziót. Az Unió e célkitűzéseket a megfelelő eszközökkel, a Szerződésekben ráruházott hatáskörök keretein belül valósítja meg. Emellett a tagállami fellépések számára előnyös lenne az uniós szintű fellépés a nagyobb láthatóság, a többoldalú partnerségek, a transznacionális információcsere, valamint az európai év keretében az egész Unióra kiterjedő figyelemfelkeltés és a bevált gyakorlatok terjesztése révén.

- **Arányosság**

Ez a javaslat összhangban van az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkének (4) bekezdésében meghatározott arányosság elvével. Az intézkedések javasolt menete egyszerű. A meglévő programokra támaszkodik, és arra, hogy a kommunikációs tevékenységeket az európai év témáira összpontosítsa. Nem ró aránytalan irányítási korlátozásokat a javaslatot végrehajtó közigazgatási szervekre. Az uniós fellépés támogatja és kiegészíti a tagállamok és az ágazat erőfeszítéseit. Ez a fellépés először is javítani fogja az Unió saját eszközeinek hatékonyságát. Másodszor pedig támogató szerepet tölt be a tagállamok, a regionális és helyi hatóságok, a magán- és állami vállalatok, valamint általában a civil társadalom közötti szinergiák és együttműködés ösztönzésében. Az uniós fellépés nem lépi túl az azonosított kihívások kezeléséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az európai parlamenti és tanácsi határozat a legmegfelelőbb jogi aktus annak biztosításához, hogy a jogalkotó hatóság teljes körűen részt vegyen a 2021. évnek a vasút európai évévé nyilvánításában.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Tárgytalan

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

2019. december 9-én a vasúti ágazat különböző meghívott képviselőivel (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), az Európai Unió Vasúti Ügynökségével (ERA), a Shift2Rail és az Europalia képviselőivel megvitatták annak lehetőségét, hogy 2021-et a vasút európai évévé nyilvánítsák. Valamennyi résztvevő széles körű támogatását fejezte ki e kezdeményezés iránt, hangsúlyozva a vasút szerepét a dekarbonizációs cél elérésében, valamint a vasút határokon átnyúló dimenzióját. A vasúti ágazat érdekelt felei, különösen a vasúttársaságok, az állomásüzemeltetők, a gyártók és a nemzeti hatóságok várhatóan mind uniós, mind pedig nemzeti és helyi szinten aktívan részt vesznek majd az európai évhez kapcsolódó rendezvények szervezésében. Az Europalia nemzetközi művészeti fesztivállal folytatott konzultációk komoly lehetőségeket tártak fel az európai évvel való szinergiák tekintetében. A közelmúltban mind az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, mind a Régiók Bizottsága

elfogadott olyan saját kezdeményezésű véleményt[11] [12], amely kifejezi tagjai érdeklődését a vasút mint fenntartható és innovatív közlekedési mód előmozdítása iránt.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Tárgytalan

- **Hatásvizsgálat**

Nincs szükség hatásvizsgálatra, mivel a javasolt kezdeményezés célkitűzései a meglévő uniós programok célkitűzései közé tartoznak. A javasolt kezdeményezés nem kötelezi a Bizottságot jogalkotási jellegű konkrét intézkedésekre. A kezdeményezés továbbá nem jár a meglévő eszközökén túlmutató jelentős társadalmi, gazdasági vagy környezeti hatással.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Tárgytalan

- **Alapjogok**

Tárgytalan

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az e határozat végrehajtásához szükséges pénzügyi allokáció a 2020–2021-es időszakra a becslések szerint 8 000 000 EUR. Az európai év végrehajtása megfelelő finanszírozást feltételez, amelyet a 2020-as és 2021-es költségvetési eljárás keretében kell meghatározni a 2021–2027-es többéves pénzügyi kerettel összhangban.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javaslat arra kötelezi a Bizottságot, hogy 2022. december 31-ig tegyen jelentést az európai év hatálya alá tartozó kezdeményezések végrehajtásáról, eredményeiről és átfogó értékeléséről.

[11] Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: A digitalizált vasútiparra való inkluzív ágazati átállás biztosítása, 2019. október. 30., CCMI/169-EESC-2019.

[12] A Régiók Bizottsága véleménye: A vasúti ágazatban rejlő lehetőségek az uniós szakpolitikai prioritások megvalósításának szempontjából, 2019. december 4., CDR 1939/2019.

2020/0035 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a vasút európai évéről (2021)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[13],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[14],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) 2019. december 11-i közleményében[15] a Bizottság európai zöld megállapodást vázolt fel az Európai Unió és polgárai számára. Az európai zöld megállapodás új növekedési stratégiaként az Uniót olyan igazságos és virágzó társadalommá kívánja alakítani, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdaság növekedése nem erőforrásfüggő.

(2) 2019. december 12-i következtetéseiben[16] az Európai Tanács jóváhagyta a klímasemleges Európai Unió 2050-ig történő megvalósítására irányuló célkitűzést.

(3) 2020. január 15-i állásfoglalásában[17] az Európai Parlament üdvözölte „Az európai zöld megállapodás” című bizottsági közleményt, és felszólított a klímasemleges társadalom legkésőbb 2050-ig való szükségszerű megvalósítására.

(4) Az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel összhangban át kell alakítani az uniós gazdaságot, és újra kell gondolni a szakpolitikákat, különösen a közlekedés és a mobilitás területén, ami magában foglalja a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítását. A közlekedés az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egynegyedéért felelős, és ez az arány egyre nő. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. A fenntartható közlekedés megvalósítása azt jelenti, hogy a felhasználókat kell előtérbe helyezni, és jelenlegi mobilitási lehetőségeiknél megfizethetőbb, hozzáférhetőbb, egészségesebb és tisztább

---

13 HL C , , . o.

14 HL C , , . o.

15 A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai zöld megállapodás, 2019. december 11., COM(2019) 640 final.

16 Az Európai Tanács következtetései, 2019. december 12.

17 Az Európai Parlament állásfoglalása az európai zöld megállapodásról, 2020. január 15., 2019/2956(RSP).

alternatívákat kell biztosítani számukra. Az európai zöld megállapodás előrevetíti a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítását e kihívások kezelése érdekében. Különösen fontos, hogy a jelenleg 75 %-ban a közutakon megvalósuló szárazföldi áruszállítás jelentős része áthelyeződjön a vasútra és a belvízi utakra.

(5) A vasút meghatározó szerepet játszhat a klímasemlegességi célkitűzés 2050-ig történő elérésében. Ez az egyik leginkább környezetbarát és energiahatékony közlekedési mód. A vasút nagyrészt elektromos, és azonos távon sokkal kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, mint a közúti vagy a légi közlekedés, továbbá ez az egyetlen olyan közlekedési mód, amelynek 1990 óta folyamatosan csökkent üvegházhatásúgáz-kibocsátása és szén-dioxid-kibocsátása. Emellett a vasút 1990 és 2016 között[18] csökkentette energiafogyasztását, és egyre nagyobb mértékben használ megújuló energiaforrásokat.

(6) Az Unió peremterületeinek a fő közlekedési útvonalakkal való összekapcsolása révén a vasúti ágazat hozzájárul a társadalmi, gazdasági és területi kohézióhoz.

(7) Míg a vasúti személyszállítás részaránya az uniós szárazföldi közlekedésben csak kismértékben nőtt 2007 óta, az áruszállítás részaránya csökkent. Továbbra is számos akadály áll a valódi egységes európai vasúti térség megvalósítása előtt, többek között a zaj minimalizálásának szükségessége tekintetében. Ezen akadályok leküzdése a költségek csökkentésével és a gyorsított innovációval együtt lehetővé tenné a vasút használatában rejlő lehetőségek kibontakoztatását. A vasútnak ezért további lendületre van szüksége ahhoz, hogy vonzóbbá váljon mind az utazók, mind a vállalkozások számára.

(8) A vasúti közlekedésnek az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel, többek között a fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó célokkal összhangban történő előmozdítása érdekében a 2021-es évet indokolt a vasút európai évévé nyilvánítani. 2021 fontos év lesz az uniós vasúti politika szempontjából, és ez lesz az első olyan teljes év, amikor a negyedik vasúti csomag keretében elfogadott szabályokat Unió-szerte végrehajtják, nevezetesen megnyílik a belföldi személyszállítási szolgáltatások piaca, valamint csökkennek az Unióban működő vasúttársaságok költségei és adminisztratív terhei. Amint azt a #DiscoverEU kezdeményezés népszerűsége is mutatja, számos tagállamban egyre nagyobb a lakossági érdeklődés a vasutak iránt, ideértve az éjszakai vonatokat is. Ezen túlmenően az „Europalia” nemzetközi művészeti fesztivál témája 2021-ben a vasút művészetekre gyakorolt hatása lesz, és hangsúlyozni fogja a vasút által a társadalmi, gazdasági és ipari változások előmozdításában betöltött komoly szerepet,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy

A 2021. év a vasút európai éve (a továbbiakban: európai év).

2. cikk

Célkitűzések

[18] A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2019. évi statisztikai zsebkönyve: „Az EU közlekedése számokban” (forrás: Eurostat).

Az európai év célja az Unió, a tagállamok, a regionális és helyi hatóságok és más szervezetek arra irányuló erőfeszítéseinek ösztönzése és támogatása, hogy növeljék a vasúti személy- és áruszállítás arányát. Az európai év különösen:

a) előmozdítja a vasút mint fenntartható, innovatív és biztonságos közlekedési mód használatát, különösen azáltal, hogy kiemeli a vasút mint az Unió klímasemlegességi célkitűzésének 2050-ig történő elérését elősegítő tényező meghatározó szerepét, valamint hogy megszólítja a szélesebb nyilvánosságot, különösen a fiatalokat;

b) kiemeli a vasút európai, határokon átnyúló dimenzióját, amely közelebb hozza egymáshoz a polgárokat, lehetővé teszi számukra, hogy felfedezzék az Unió sokféleségét, előmozdítja a kohéziót és hozzájárul az Unió belső piacának integrációjához;

c) fokozza a vasút hozzájárulását az uniós gazdasághoz, iparhoz és társadalomhoz, különös tekintettel a regionális fejlesztéssel, az ipari versenyképességgel, a fenntartható turizmussal, az innovációval, a foglalkoztatással, az oktatással, az ifjúsággal és a kultúrával, valamint az akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontok figyelembevétele révén;

d) hozzájárul a vasútnak mint az Unió és a szomszédos országok – különösen a nyugat-balkáni országok – közötti kapcsolatok fontos elemének az előmozdításához a partnerországok érdeklődésére és szükségleteire, valamint az Unió vasúti közlekedéssel kapcsolatos szakértelmére építve.

3. cikk

Az intézkedések tartalma

(1) A 2. cikkben meghatározott célok eléréséhez szükséges intézkedések többek között az európai év célkitűzéseihez kapcsolódó következő uniós, nemzeti, regionális vagy helyi szintű tevékenységek:

a) kezdeményezések és rendezvények párbeszéd előmozdítására, a tudatosság növelésére és a polgárok, a vállalkozások és a hatóságok arra irányuló szerepvállalásának elősegítésére, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelem eszközeként több embert és árut vonzzanak a vasút felé, többféle csatornán és eszközön keresztül, ideértve a tagállamokban megrendezett eseményeket is;

b) tájékoztatás, kiállítások, inspiráció, ismeretterjesztő és figyelemfelkeltő kampányok, amelyek előmozdítják az utasok, a fogyasztók és a vállalkozások magatartásának megváltoztatását, és ösztönzik a lakosság aktív hozzájárulását a fenntarthatóbb közlekedéssel kapcsolatos célkitűzések eléréséhez;

c) a nemzeti, regionális és helyi hatóságok, a civil társadalom, a vállalkozások és az iskolák között a vasút használatának előmozdítása és a magatartásbeli változások minden szinten történő megvalósítása terén szerzett tapasztalatok és bevált gyakorlatok megosztása;

d) tanulmányok készítése és innovációs tevékenységek végzése, valamint ezek eredményeinek európai vagy nemzeti szinten történő terjesztése; valamint

e) az európai évhez kapcsolódó projektek és hálózatok előmozdítása, többek között a médián, a közösségi hálózatokon és más online közösségeken keresztül.

(2) Az uniós intézmények és szervek, valamint a tagállamok – uniós, illetve nemzeti szinten – az (1) bekezdésben említett tevékenységek népszerűsítésével összefüggésben hivatkozhatnak az európai évre és felhasználhatják annak vizuális identitását.

4. cikk

Tagállami szintű koordináció

Az európai évben való részvétel nemzeti szintű megszervezése a tagállamok felelősségi körébe tartozik. A tagállamok ebből a célból nemzeti koordinátorokat jelölnek ki. A nemzeti koordinátoroknak biztosítaniuk kell a releváns tevékenységek nemzeti szintű koordinálását.

5. cikk

Uniós szintű koordináció

(1) A Bizottság rendszeresen összehívja a nemzeti koordinátorok ülését az európai év lebonyolításának koordinálása érdekében. Az ülések egyben az európai év nemzeti és uniós szintű végrehajtására vonatkozó információk cseréjére is szolgálnak; az Európai Parlamentet képviselő személyek megfigyelőként vehetnek részt ezeken az üléseken.

(2) Az európai év uniós szintű koordinációja a vasúti közlekedés területén projekteket finanszírozó vagy vasúti dimenzióval rendelkező különböző uniós programok és kezdeményezések közötti szinergiák teremtése céljából transzverzális megközelítést alkalmaz.

(3) A Bizottság rendszeresen összehívja az érdekelt feleket és a vasúti közlekedés területén tevékeny szervezetek vagy testületek – köztük a meglévő transznacionális hálózatok és az érintett nem kormányzati szervezetek, valamint ifjúsági szervezetek és közösségek – képviselőit, hogy segítsék a Bizottságot az európai év uniós szintű végrehajtásában.

Amennyiben azt a költségvetés lehetővé teszi, a Bizottság ajánlattételi felhívásokat és projekteket szervezhet, amelyek az év célkitűzéseinek eléréséhez való kiemelkedő hozzájárulásuk alapján támogatásban részesülhetnek.

6. cikk

Nemzetközi együttműködés

Az európai év céljából a Bizottság szükség esetén együttműködik az illetékes nemzetközi szervezetekkel, miközben biztosítja az Unió részvételének láthatóságát.

7. cikk

Nyomon követés és értékelés

A Bizottság 2022. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, valamint a Régiók Bizottságának az e határozatban előírt kezdeményezések végrehajtásáról, eredményeiről és átfogó értékeléséről.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

TARTALOMJEGYZÉK

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS 12

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI 12

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe 12

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek) (Programklaszter) 12

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul: 12

1.4. A javaslat/kezdeményezés indoklása 12

1.4.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével 12

1.4.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre. ... 12

1.4.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága 13

1.4.4. Egyéb releváns eszközökkel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergia 13

1.5. Időtartam és pénzügyi hatás 14

1.6. Tervezett irányítási módszer(ek) 14

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK 15

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések 15

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek) 15

2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása 15

2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk 15

2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor) 15

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések 15

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA 16

3.1. A többéves pénzügyi keret fejezete és a költségvetés javasolt új kiadási sora/sorai . 16

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás 17

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása 17

3.2.2. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása 19

3.2.2.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek 20

3.2.3. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban 21

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás 21

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

A vasút európai éve (2021)

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek) *(Programklaszter)*

(2020)

Szakpolitikai terület: Mobilitás és közlekedés

(2021)

1. fejezet: „Egységes piac, innováció és digitális gazdaság”: 1. szakpolitikai klaszter: „Kutatás és innováció” és 2. szakpolitikai klaszter: „Európai stratégiai beruházás”.

3. fejezet: „Természeti erőforrások és környezetvédelem”: 9. szakpolitikai klaszter: „Környezetvédelem és éghajlat-politika”.

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul:

X új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés[19]

☐ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.4.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

Rövid távon: a vasútról alkotott kép javítása a polgárok és a vállalkozások körében, az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel összhangban erőteljesebb figyelemfelhívás annak fontosságára, hogy több utas és áru szállításához vegyék igénybe a vasutat.

Hosszú távon: a vasúti személy- és áruszállítás részarányának növelése az Unión belüli közlekedési tevékenységek okozta üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében, az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel összhangban.

[19] A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

1.4.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

A közlekedés és különösen a vasút európai, határokon átnyúló dimenziója. Az integrált egységes európai vasúti térség megvalósítását célzó, például a nemzeti piaci és műszaki akadályokat felszámoló uniós jogszabályok.

Az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel összhangban a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítását célzó intézkedések uniós dimenziója.

1.4.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

Az elmúlt tíz évben megrendezett európai évek hatékony figyelemfelkeltő eszköznek bizonyultak, nagy hatást gyakoroltak mind a közvéleményre, mind a véleményformálókra, továbbá szinergiákat teremtettek a különböző uniós és tagállami szintű beavatkozási területek között.

1.4.4. Egyéb releváns eszközökkel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergia

A vasút európai éve kapcsolódik más uniós szakpolitikai területekhez, például a regionális fejlesztéshez, az ipari versenyképességhez, a fenntartható turizmushoz, az innovációhoz, a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz, az ifjúságpolitikához, a kultúrához és az akadálymentesítéshez, valamint az Uniónak a szomszédságával fennálló kapcsolataihoz. Hangsúlyozza az európai vasút kontinentális, határokon átnyúló dimenzióját, amely az áruszállításnak, az utazásnak, a kontinens felfedezésének és összekapcsolásának fenntartható és jövőorientált módon működő eszköze. Az európai év egyes tevékenységei a meglévő uniós programok keretében is finanszírozhatók.

1.5. Időtartam és pénzügyi hatás

X határozott időtartam

– **X** időtartam: 2021. január 1-jétől 2021. december 31-ig

– **X** pénzügyi hatás: 2020-tól 2021-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és 2020-tól 2022-ig a kifizetési előirányzatok esetében

☐ **határozatlan időtartam**

– beindítási időszak: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig

– azt követően: rendes ütem

1.6. Tervezett irányítási módszer(ek)[20]

X Bizottság általi **közvetlen irányítás**

– ☐ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét

– ☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ **Megosztott irányítás** a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

– ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek

– ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg)

– ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap

– ☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek

– ☐ közjogi szervek

– ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak

– ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek

– ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

– *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

[…]

[20] Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BudgWeb oldalon: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

Az európai év munkaprogramja Irányítóbizottság felállítása

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása

A költségvetési rendelet 62. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti közvetlen irányítás az előnyben részesített mód, mivel az intézkedéseket az Európai Bizottság, különösen a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság fogja végrehajtani, biztosítva a tagállamokkal és a különböző érdekelt felekkel való koordinációt.

2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk

Felismert kockázatok: a kezdeményezések láthatóságának hiánya; túlzott elvárások a korlátozott költségvetési forrásokhoz képest. A belső kontrollrendszer felépítése: rendszeres kockázatértékelés az irányítóbizottság keretében.

2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)

A kontroll a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság belső kontrollrendszerének részét képezi. Ezek az új tevékenységek további nem jelentős kontrollköltségekkel járnak főigazgatósági szinten.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy az e határozat alapján finanszírozott fellépések végrehajtása során az Unió pénzügyi érdekei védelemben részesüljenek, méghozzá a csalás, vesztegetés és bármely egyéb illegális tevékenység elleni megelőző intézkedések alkalmazásával, hatékony ellenőrzésekkel, a jogtalanul kifizetett összegek visszafizettetésével, illetve szabálytalanságok észlelése esetén hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal. A Bizottság e határozat alapján helyszíni vizsgálatokat és ellenőrzéseket végezhet az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló, 1996. november 11-i 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendelettel összhangban. Szükség esetén a vizsgálatokat az Európai Csalás Elleni Hivatal végzi el, az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezései alapján.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret fejezete és a költségvetés javasolt új kiadási sora/sorai

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	1. fejezet [Egységes piac, innováció és digitális gazdaság]	diff./nem diff.[21]	EFTA-országoktól[22]	tagjelölt országoktól[23]	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet [21. cikke (2) bekezdésének b) pontja] értelmében
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021–22) 01.02.02.50 02.03.01 A költségvetési eljárások keretében egyéb sorok is azonosíthatók.	diff./~~nem diff.~~	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM
A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	3. fejezet [Természeti erőforrások és környezetvédelem]	diff./nem diff.[24]	EFTA-országoktól[25]	tagjelölt országoktól[26]	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet [21. cikke (2) bekezdésének b) pontja] értelmében
	09.02.xx A költségvetési eljárások keretében egyéb sorok is azonosíthatók.	diff./~~nem diff.~~	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM	~~IGEN~~/NEM

21 Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.
22 EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.
23 Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.
24 Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.
25 EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.
26 Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

Az alábbiakban említett programok és költségvetési sorok tájékoztató jellegűek. A megfelelő finanszírozás meghatározására a költségvetési eljárások keretében kerül sor, a jelenlegi pénzügyi programozáson belül, a 2020. évi előirányzatok átcsoportosítása útján; 2021-ben egyedi előirányzatok kerülnek meghatározásra a jövőbeli programok és a pénzügyi programozás keretein belül, az alkalmazandó többéves pénzügyi keretekkel összhangban.

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	<…>	1. fejezet [Egységes piac, innováció és digitális gazdaság]; 3. fejezet [Természeti erőforrások és környezetvédelem]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***2027 után***	**Operatív előirányzatok**
ÖSSZESEN 06.02.05 (2020. évi költségvetés)/02.20.04.01 (2021–22) Az európai közlekedéspolitikát támogató tevékenységek	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	0,500	1,500							**2,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Operatív előirányzatok 01.02.02.50 Európai horizont 02.03.01 CEF – Közlekedés 09.02 LIFE	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)		6,000							**6,000**
	Kifizetési előirányzatok	(2)		3,000	3,000						**6,000**
Az 1. és a 3. fejezethez tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Kifizetési	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

	előirányzatok										

A többéves pénzügyi keret fejezete	7.	„Igazgatási kiadások”

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***2027 után***	**ÖSSZESEN**
Humánerőforrás		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Egyéb igazgatási kiadások			0,010							**0,010**
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***2027 után***	**ÖSSZESEN**
A többéves pénzügyi keret **FEJEZETEIHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN**	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Kifizetési előirányzatok	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

– ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.

– **X** A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

Évek	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humánerőforrás	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Egyéb igazgatási kiadások		0,010						**0,010**
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok[27]								
Humánerőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

[27] Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.2.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

– ☐ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.

– **X** A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

Évek		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)								
a központban és a bizottsági képviseleteken		1	2	0,5				
a küldöttségeknél								
Kutatás								
• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve – AC, AL, END, INT és JED [28] 7. fejezet								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatokból finanszírozva	- a központban							
	- a küldöttségeknél							
A programkeretből finanszírozva [29]	- a központban							
	- a küldöttségeknél							
Kutatás								
Egyéb (kérjük megnevezni)								
ÖSSZESEN		**1**	**2**	**0,5**				

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	Kommunikációs kampányok és rendezvények szervezése és koordinálása; pályázati felhívások kezelése; mintegy 10 kiküldetés a tagállamokban 2021-ben.
Külső munkatársak	Tárgytalan

[28] AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

[29] Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.3. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

– **X** nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

– **X** A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.

MELLÉKLET
a PÉNZÜGYI KIMUTATÁSHOZ

A javaslat/kezdeményezés címe

A vasút európai éve (2021)

1. A HUMÁNERŐFORRÁS-SZÜKSÉGLETEK SZÁMA ÉS KÖLTSÉGE

2. AZ EGYÉB IGAZGATÁSI KIADÁSOK KÖLTSÉGE

3. A KÖLTSÉGEK KISZÁMÍTÁSÁRA HASZNÁLT MÓDSZEREK

3.1. Humánerőforrás

3.2. Egyéb igazgatási kiadások

*Ezt a mellékletet, **amelyet a javaslatban/kezdeményezésben részt vevő egyes főigazgatóságoknak/szolgálatoknak kell kitölteniük**, csatolni kell a pénzügyi kimutatáshoz a szolgálatközi konzultáció megindításakor.*

Az adattáblázatokat használták forrásként a pénzügyi kimutatásba foglalt táblázatokhoz. A táblázatok kizárólag a Bizottságon belüli belső használatra készültek.

1. A HUMÁNERŐFORRÁS-SZÜKSÉGLETEK KÖLTSÉGE

☐ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.

X A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		ÖSSZESEN	
		Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)																	
A központban és a bizottsági képviseleteken	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Uniós küldöttségeknél	AD																
	AST																
• Külső munkatársak [30]																	
Teljes keret	AC																
	END																
	INT																
Uniós küldöttségeknél	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Egyéb költségvetési sor (*kérjük megnevezni*)																	

[30] AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT =kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		ÖSSZESEN	
		Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok	Teljes munkaidős egyenérték	Előirányzatok
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)																	
Kutatás	AD																
	AST																
• Külső munkatársak [31]																	
Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársak (korábban: BA-tételek).	- a központban AC																
	- a központban END																
	- a központban INT																
	- uniós küldöttségeknél AC																
	- uniós küldöttségeknél AL																
	- uniós küldöttségeknél END																
	- uniós küldöttségeknél INT																
	- uniós küldöttségeknél JPD																
Kutatás	AC																
	END																
	INT																
Egyéb költségvetési sor (*kérjük megnevezni*)																	
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege																	

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

[31] AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT =kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

2. AZ EGYÉB IGAZGATÁSI KIADÁSOK KÖLTSÉGE

(a) 1.☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását.

X A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Összesen
A központban:								
Kiküldetési és reprezentációs költségek		0,010						**0,010**
Konferenciákkal és ülésekkel kapcsolatos költségek								
Bizottságok[32]								
Tanulmányok és konzultációk								
Informatikai és irányítási rendszerek								
IKT-berendezések és -szolgáltatások[33]								
Egyéb költségvetési sor (*kérjük megnevezni*)								
Uniós küldöttségeknél								
Kiküldetési, konferencia- és reprezentációs költségek								
A személyzet továbbképzése								
Vásárlás, bérlés és ezzel kapcsolatos kiadások								
Berendezés, felszerelés, készletek és szolgáltatások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege		**0,010**						**0,010**

[32] Nevezze meg a bizottság típusát és azt a csoportot, amelyhez a bizottság tartozik.

[33] IKT: Információs és kommunikációs technológiák: Az Informatikai Főigazgatósággal konzultálni kell.

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Összesen**
Technikai és igazgatási segítségnyújtás (a külső munkatársakat nem számítva) az operatív előirányzatokból (korábbi BA-tételek)								
- a központban								
- uniós küldöttségeknél								
Egyéb igazgatási kiadások a kutatás területén								
Egyéb költségvetési sor (*kérjük megnevezni*)								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó és az abba bele nem tartozó előirányzatok ÖSSZESEN		**0,010**						**0,010**

A szükséges igazgatási előirányzatokat a fellépés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított előirányzatokkal biztosítják. Az előirányzatok adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

3. SZÁMÍTÁSI MÓDSZEREK

3.1. Humánerőforrás

Ez a rész ismerteti a szükségesnek tartott humán erőforrások becslésére használt számítási módszert (a munkateherre vonatkozó feltevések, beleértve a konkrét álláshelyeket (Sysper 2 munkakörök), a személyzeti kategóriákat és az azoknak megfelelő átlagos költségeket)

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETE**
Megjegyzés: A központban foglalkoztatott egyes személyzeti kategóriák átlagköltségei a BudgWeb oldalon érhetők el: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak 2020-ban 1 teljes munkaidős egyenérték rendezvények előkészítésére és koordinálására 2021-ben 2 teljes munkaidős egyenérték a pályázati felhívás kezelésére 2022-ben 0,5 teljes munkaidős egyenérték a végső jelentéstételhez
• Külső munkatársak

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó** előirányzatok
• Csak a kutatási költségvetésből finanszírozott álláshelyek
• Külső munkatársak

3.2. Egyéb igazgatási kiadások

Adja meg az egyes költségvetési sorok esetében alkalmazott számítási módszer részleteit, és különösen az azokat alátámasztó feltételezéseket (pl. ülések száma évente, átlagköltségek stb.)

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETE**
Mintegy 10 kiküldetés a tagállamokban 2021-ben

A többéves pénzügyi keret **7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó** előirányzatok