EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 4.3.2020.
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS**

**par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021)**

# PASKAIDROJUMA RAKSTS

## 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Komisija 2019. gada 11. decembra paziņojumā[1] nosprauda Eiropas zaļo kursu Eiropas Savienībai un tās iedzīvotājiem. Šis paziņojums no jauna apliecina Komisijas apņēmību risināt ar klimatu un vidi saistītās problēmas, kas ir mūsu paaudzes virsuzdevums. Tā ir jauna izaugsmes stratēģija, kas tiecas Savienību pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā samazinātos līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa. Eiropas zaļais kurss ir stūrakmens šīs Komisijas stratēģijai virzībā uz Apvienoto Nāciju Organizācijas 2030. gada programmas un ilgtspējīgas attīstības mērķu īstenošanu[2]. Mērķi līdz 2050. gadam panākt Eiropas Savienības klimatneitralitāti apstiprināja Eiropadome 2019. gada 12. decembra secinājumos[3] un Eiropas Parlaments 2020. gada 15. janvāra rezolūcijā[4].

Eiropas zaļais kurss jo īpaši aicina paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti, jo transports rada ceturtdaļu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju un to īpatsvars turpina augt. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par 90 %. Visiem transporta veidiem būs jādod sava artava šajā samazinājumā. Eiropas zaļā kursa satvarā Komisija paziņoja par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kas jāpieņem 2020. gadā un kas risinās šo problēmu un pievērsīsies visiem emisiju avotiem. Līdztekus citām iecerētajām darbībām būtu jāpanāk, ka būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, nākotnē pārvadās pa dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem.

Dzelzceļam kā vienam no videi draudzīgākajiem un energoefektīvākajiem transporta veidiem ir jāatvēl nozīmīga vieta straujākā transporta emisiju samazinājumā. Dzelzceļš lielākoties ir elektrificēts un rada daudz mazāk $CO_2$ emisiju nekā līdzīgi pārvadājumi pa autoceļiem vai ar gaisa transportu. Tas ir arī vienīgais transporta veids, kura radītās $CO_2$ emisijas kopš 1990. gada gandrīz pastāvīgi samazinājušās, neraugoties uz pārvadājumu apjoma pieaugumu: 2016. gadā tas veidoja tikai 0,5 % no visu transporta veidu radītajām $CO_2$ emisijām. Turklāt, neraugoties uz to, ka dzelzceļa transports veido tikai 2 % no kopējā Savienības enerģijas patēriņa transporta nozarē, 2016. gadā pa dzelzceļu tika veikti 11,2 % no visiem kravu un 6,6 % no visiem pasažieru pārvadājumiem[5]. No 1990. gada līdz 2016. gadam[6] ir samazinājies dzelzceļa enerģijas patēriņš, un arvien vairāk tiek izmantoti atjaunojamie energoresursi.

Lai gan dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars Savienības sauszemes transporta pārvadājumos laikposmā no 2007. gada līdz 2016. gadam ir palielinājies no 7,0 % līdz 7,6 %, dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars Savienības sauszemes kravu pārvadājumos kopš maksimumpunkta (19 %) sasniegšanas 2011. gadā ir samazinājies līdz 16,65 % 2017. gadā[7]. Patiesi vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi joprojām kavē daudzi šķēršļi, tostarp nepieciešamība līdz minimumam samazināt troksni. Šo šķēršļu pārvarēšana apvienojumā ar

---

1 Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss" (COM(2019) 640 final).

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

3 Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumi (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf).

4 Eiropas Parlamenta 2020. gada 15. janvāra rezolūcija par Eiropas zaļo kursu (2019/2956(RSP)).

5 ES 2019. gada transporta statistikas buklets.

6 ES 2019. gada transporta statistikas buklets.

7 ES 2019. gada transporta statistikas buklets.

izmaksu samazināšanu un straujāku inovāciju ļautu dzelzceļam pilnībā īstenot savu potenciālu. Tāpēc dzelzceļam vajadzīgs lielāks atbalsts, lai tas piesaistītu vairāk ceļotāju un uzņēmumu kā transporta veids, kas apmierina to vajadzības gan ikdienas braucienos, gan tālākos ceļos. Turklāt lielāks pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru un kravu īpatsvars palīdzēs samazināt sastrēgumus un cilvēku veselībai bīstamās emisijas, jo īpaši gaisa piesārņojumu.

Priekšlikums pasludināt 2021. gadu par Eiropas Dzelzceļa gadu izstrādāts nolūkā popularizēt dzelzceļa transportu atbilstīgi Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu nospraustajiem mērķiem, tostarp ilgtspējīgas un viedas mobilitātes jomā. Ar visā Eiropā notiekošiem projektiem, debatēm, pasākumiem, izstādēm un iniciatīvām Eiropas Dzelzceļa gadā iedzīvotājus, uzņēmumus un iestādes plašāk iepazīstinās ar dzelzceļu kā pievilcīgu un ilgtspējīgu transporta veidu braucieniem pa visu Eiropu, uzsverot tam piemītošo inovativitāti un Savienības mēroga dimensiju. Ar īpašiem pasākumiem un informatīvajām kampaņām uzrunājot ne tikai dzelzceļa nozares pārstāvjus, bet visu sabiedrību, Eiropas Dzelzceļa gads ļaus pārliecināt plašāku iedzīvotāju un uzņēmumu loku izmantot dzelzceļu.

2021. gads ir Savienības dzelzceļa politikai svarīgs gads. Tas būs pirmais pilnais gads, kad visā ES tiks īstenoti noteikumi, par kuriem panākta vienošanās ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes ietvaros[8], proti, noteikumi par iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un izmaksu un administratīvā sloga samazināšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas ES teritorijā. Sabiedrības interese par dzelzceļa transportu, tostarp nakts vilcieniem, vairākās dalībvalstīs pieaug, un par to liecina arī #DiscoverEU popularitāte[9]. Turklāt starptautiskais mākslas festivāls "Europalia"[10] 2021. gadā pievērsīsies dzelzceļa ietekmei uz mākslu un akcentēs dzelzceļa kā spēcīga sociālo, ekonomisko un rūpniecisko pārmaiņu virzītājspēka nozīmi. Tāpēc 2021. gads tiek uzskatīts par šai iniciatīvai ļoti piemērotu laiku.

Tāpat kā visos iepriekšējos Eiropas gados, galvenais mērķis ir vairot informētību par problēmām un iespējām un uzsvērt Savienības lomu kopīgu risinājumu popularizēšanā. Eiropas Dzelzceļa gada mērķis ir veicināt un atbalstīt Savienības, dalībvalstu, reģionālo un vietējo iestāžu un citu organizāciju centienus palielināt dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu īpatsvaru. Uzrunājot plašu sabiedrību, jo sevišķi jauniešus, Eiropas gadā būtu īpaši jāpopularizē dzelzceļš kā ilgtspējīgs, inovatīvs un drošs transporta veids. Tajā būtu jāakcentē arī Eiropas dzelzceļa pārrobežu dimensija, kas tuvina iedzīvotājus, ļauj tiem iepazīt Savienību visā tās daudzveidībā, veicina kohēziju un palīdz integrēt Savienības iekšējo tirgu. Tam būtu arī jāpalielina dzelzceļa nozares devums Savienības ekonomikā, rūpniecībā un sabiedrībā kopumā un jāstiprina dzelzceļa kā svarīga elementa loma attiecībās starp Savienību un trešām valstīm, jo īpaši Rietumbalkānu valstīm.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem politikas noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Kā jau iepriekš minēts, Eiropas Dzelzceļa gads popularizēs dzelzceļa transportu atbilstīgi Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu nospraustajiem mērķiem, tostarp ilgtspējīgas un viedas mobilitātes jomā. Tas balstīsies arī uz pašreizējām ar dzelzceļu saistītajām iniciatīvām un rīcībpolitikām, tādām kā iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana un izmaksu un administratīvā sloga samazināšana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Savienības teritorijā. Tāpat kā citos Eiropas gados pasākumi ietvers informācijas un popularizēšanas kampaņas, pasākumus, projektus un iniciatīvas Savienības, valsts, reģiona un pašvaldības līmenī. To nolūks ir paust galveno vēstījumu un izplatīt informāciju par labas prakses piemēriem.

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

Eiropas gads būs iespēja mudināt dalībvalstu iestādes un nozares pārstāvjus sadarboties dzelzceļa transporta popularizēšanai. Tiks darīts viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka Eiropas gadā rīkotie pasākumi tiek pielāgoti katras dalībvalsts vajadzībām un apstākļiem. Tādēļ katra dalībvalsts tiek lūgta iecelt nacionālo koordinatoru, kas atbildēs par tās dalību Eiropas Dzelzceļa gadā. Tiks izveidota Eiropas koordinācijas grupa, kurā būs nacionālo koordinatoru pārstāvji. Komisija rīkos nacionālo koordinatoru sanāksmes, lai koordinētu Eiropas gada norisi un dalītos informācijā par tā īstenošanu valstu un Savienības līmenī.

- **Saskanība ar pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Eiropas Dzelzceļa gadam ir saiknes ar citām Savienības politikas jomām, piemēram, reģionālo attīstību, rūpniecības konkurētspēju, ilgtspējīgu tūrismu, inovāciju, nodarbinātību, izglītību, jaunatnes lietām, kultūru un vajadzību personām ar invaliditāti nodrošināt piekļūstamību, kā arī ar Savienības attiecībām ar tās kaimiņvalstīm. Tas uzsvērs Eiropas dzelzceļa pārrobežu dimensiju, kas ļauj ilgtspējīgi un ar nākotnē vērstu skatu veikt preču pārvadājumus, doties ceļojumos, iepazīt un satuvināt Eiropu. Dažas Eiropas gada darbības, iespējams, varētu finansēt no esošajām Savienības programmām, tādām kā "Apvārsnis Eiropa", Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, Savienības strukturālie un investīciju fondi, "Radošā Eiropa", "Erasmus+", "DiscoverEU" vai "Eiropa pilsoņiem".

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants. LESD 91. pantā ir paredzēts, ka Eiropas Parlaments un Padome, ņemdami vērā transporta nozares īpatnības, pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru paredz attiecīgus noteikumus LESD 90. panta īstenošanai. LESD 90. pantā ir noteikts, ka Līgumu mērķus īsteno ar kopēju transporta politiku. Šā priekšlikuma galvenais mērķis ir veicināt dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu īpatsvara pieaugumu. Tādējādi šis mērķis ietilpst LESD 91. panta darbības jomā.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Šis priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas paredzēts Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. panta 3. punktā. Šā priekšlikuma mērķus nevar pietiekami sasniegt ar dalībvalstu rīcību vien. Tas ir tāpēc, ka, rīkojoties valsts mērogā vien, nav iespējams izmantot priekšrocības, ko sniegtu dalībvalstu dalīšanās pieredzē un labā praksē Eiropas mērogā. LES 3. panta 3. punktā jo īpaši ir noteikts, ka Eiropas Savienība izveido iekšējo tirgu, darbojas, lai panāktu ilgtspējīgu Eiropas attīstību, kuras pamatā cita starpā ir vides kvalitātes uzlabošana, veicina zinātnes un tehnoloģiju attīstību, kā arī ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju. Savienība tiecas savus mērķus sasniegt ar piemērotiem līdzekļiem, kas ir samērā ar attiecīgo kompetenci, ko tai piešķir Līgumi. Turklāt, pateicoties lielākai pamanāmībai, daudzpusējām partnerībām, starptautiskai informācijas apmaiņai un izpratnes veicināšanai un labas prakses izplatīšanai Savienības mērogā saistībā ar Eiropas gadu, Savienības līmeņa rīcība stiprinātu dalībvalstu rīcību.

- **Proporcionalitāte**

Šis priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas paredzēts LES 5. panta 4. punktā. Ierosinātā rīcība ir vienkārša. Tā balstās uz esošajām programmām un informatīvo darbību koncentrēšanu uz Eiropas gada tematiem. Tā neuzliek neproporcionālu nastu pārvaldes iestādēm, kas priekšlikumu īstenos. Savienības rīcība atbalstīs un papildinās

dalībvalstu un nozares pūliņus. Šī rīcība, pirmkārt, uzlabos pašas Savienības instrumentu iedarbīgumu. Otrkārt, tā darbosies kā rosinātāja, veicinot sinerģiju un sadarbību starp dalībvalstīm, reģionālajām un vietējām iestādēm, privātajiem un publiskajiem uzņēmumiem un pilsonisko sabiedrību kopumā. Savienības rīcība nepārsniegtu apzināto jautājumu risināšanai nepieciešamo.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Eiropas Parlamenta un Padomes lēmums ir vispiemērotākais instruments, kas nodrošinās likumdevēja pilnīgu iesaisti 2021. gada pasludināšanā par Eiropas Dzelzceļa gadu.

## 3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Neattiecas.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Iespēja pasludināt 2021. gadu par Eiropas Dzelzceļa gadu 2019. gada 9. decembrī tika apspriesta ar dažādiem uzaicinātajiem dzelzceļa nozares pārstāvjiem (*CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail*), kā arī Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*), *Shift2Rail* un "Europalia" pārstāvjiem. Visi dalībnieki pauda plašu atbalstu šai iniciatīvai, uzsverot dzelzceļa nozīmi dekarbonizācijas mērķa sasniegšanā un akcentējot dzelzceļa pārrobežu dimensiju. Paredzams, ka dzelzceļa nozares ieinteresētās personas, jo īpaši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, ražotāji un valstu iestādes, aktīvi piedalīsies pasākumu organizēšanā zem Eiropas gada karoga Savienības, valsts un pašvaldības līmenī. Apspriešanās ar starptautiskā mākslas festivāla "Europalia" pārstāvjiem atklāja lielu potenciālu sinerģijai ar Eiropas gadu. Gan Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja, gan Reģionu komiteja nesen pieņēma pašiniciatīvas atzinumus[11] [12], kas apliecina komiteju locekļu interesi popularizēt dzelzceļu kā ilgtspējīgu un inovatīvu transporta veidu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neattiecas.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējums nav vajadzīgs, jo ierosinātās iniciatīvas mērķi iekļaujas esošo Savienības programmu mērķos. Ierosinātā iniciatīva neprasa no Komisijas nekādas īpašas leģislatīvas darbības. Tai nebūs arī tādas ievērojamas sociālas, ekonomiskas vai vidiskas ietekmes, kādas nav spēkā esošajiem instrumentiem.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Neattiecas.

- **Pamattiesības**

Neattiecas.

---

[11] Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums "Nodrošināt iekļaujošu pāreju uz digitalizētu dzelzceļa nozari" (pieņemts 2019. gada 30. oktobrī, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Reģionu komitejas atzinums "Dzelzceļa nozares potenciāls ES politikas prioritāšu īstenošanā" (pieņemts 2019. gada 4. decembrī, CDR 1939/2019).

## 4. IETEKME UZ BUDŽETU

Šā lēmuma īstenošanai vajadzīgais finanšu piešķīrums 2020.–2021. gadam tiek lēsts 8 000 000 EUR apmērā. Eiropas gada īstenošanai būs nepieciešams atbilstošs finansējums, kas jānosaka saistībā ar 2020. gada un 2021. gada budžeta procedūrām saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam.

## 5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Priekšlikumā ir noteikts, ka Komisijai ir pienākums līdz 2022. gada 31. decembrim ziņot par Eiropas gada iniciatīvu īstenošanu, rezultātiem un vispārējo novērtējumu.

2020/0035 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS**

**par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[13],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[14],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Komisija 2019. gada 11. decembra paziņojumā[15] nosprauda Eiropas zaļo kursu Eiropas Savienībai un tās iedzīvotājiem. Eiropas zaļais kurss ir jauna izaugsmes stratēģija, kas tiecas Savienību pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā samazinātos līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa.

(2) Eiropadome 2019. gada 12. decembra secinājumos[16] apstiprināja mērķi līdz 2050. gadam panākt Eiropas Savienības klimatneitralitāti.

(3) Eiropas Parlaments 2020. gada 15. janvāra rezolūcijā[17] atzinīgi novērtēja Komisijas paziņojumu par Eiropas zaļo kursu un aicināja ne vēlāk kā līdz 2050. gadam panākt nepieciešamo pāreju uz klimatneitrālu sabiedrību.

(4) Atbilstīgi mērķiem, kas izvirzīti Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu, ir jāpārveido Savienības ekonomika un jāpārdomā rīcībpolitikas, jo īpaši transporta un mobilitātes jomā, un tas nozīmē, ka jāpaātrina pāreja uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti. Transports rada ceturtdaļu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju, un to īpatsvars turpina augt. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par 90 %. Ilgtspējīgs transports nozīmē to, ka transporta lietotāju vajadzības tiek liktas pirmajā vietā, piedāvājot tiem izmaksu ziņā pieņemamākas, pieejamākas, veselīgākas un tīrākas pašreizējo mobilitātes paradumu alternatīvas. Lai risinātu šos jautājumus, Eiropas zaļais kurss paredz paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti. Patlaban 75 % iekšzemes kravu pārvadā pa

[13] OV C , , . lpp.

[14] OV C , , . lpp.

[15] Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss" (COM(2019) 640 final).

[16] Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumi.

[17] Eiropas Parlamenta 2020. gada 15. janvāra rezolūcija par Eiropas zaļo kursu (2019/2956(RSP)).

autoceļiem, bet būtu jāpanāk, ka nākotnē būtisku daļu šo kravu pārvadās pa dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem.

(5) Dzelzceļam ir izšķiroši svarīga loma 2050. gadam nospraustā klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā. Tas ir viens no videi draudzīgākajiem un energoefektīvākajiem transporta veidiem. Dzelzceļš lielākoties ir elektrificēts un rada daudz mazāk $CO_2$ emisiju nekā līdzīgi pārvadājumi pa autoceļiem vai ar gaisa transportu, un tas ir vienīgais transporta veids, kura radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un $CO_2$ emisijas kopš 1990. gada ir pastāvīgi samazinājušās. Turklāt no 1990. gada līdz 2016. gadam[18] ir samazinājies dzelzceļa enerģijas patēriņš, un arvien vairāk tiek izmantoti atjaunojamie energoresursi.

(6) Dzelzceļš Savienības galvenos transporta maršrutus savieno ar tās perifērajiem reģioniem un teritorijām un tādējādi veicina sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju.

(7) Lai gan dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars Savienības sauszemes transporta pārvadājumos kopš 2007. gada ir nedaudz palielinājies, kravu pārvadājumu īpatsvars ir samazinājies. Patiesi vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi joprojām kavē daudzi šķēršļi, tostarp nepieciešamība līdz minimumam samazināt troksni. Šo šķēršļu pārvarēšana apvienojumā ar izmaksu samazināšanu un straujāku inovāciju ļautu dzelzceļam pilnībā īstenot savu potenciālu. Tāpēc dzelzceļš ir vēl vairāk jāatbalsta, lai tas kļūtu pievilcīgāks gan ceļotājiem, gan uzņēmumiem.

(8) Lai popularizētu dzelzceļa transportu atbilstīgi Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu izvirzītajiem mērķiem, tostarp ilgtspējīgas un viedas mobilitātes jomā, 2021. gads būtu jāpasludina par Eiropas Dzelzceļa gadu. 2021. gads būs Savienības dzelzceļa politikai svarīgs gads, jo tas būs pirmais pilnais gads, kad visā Savienībā tiks īstenoti noteikumi, par kuriem panākta vienošanās ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes ietvaros, proti, noteikumi par iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un izmaksu un administratīvā sloga samazināšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Savienības teritorijā. Sabiedrības interese par dzelzceļa transportu, tostarp nakts vilcieniem, vairākās dalībvalstīs pieaug, un par to liecina arī #DiscoverEU popularitāte. Turklāt starptautiskais mākslas festivāls "Europalia" 2021. gadā pievērsīsies dzelzceļa ietekmei uz mākslu un akcentēs dzelzceļa kā spēcīga sociālo, ekonomisko un rūpniecisko pārmaiņu virzītājspēka nozīmi,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

**Priekšmets**

Ar šo 2021. gads tiek pasludināts par Eiropas Dzelzceļa gadu (turpmāk "Eiropas gads").

*2. pants*

**Mērķi**

Eiropas gada mērķis ir veicināt un atbalstīt Savienības, dalībvalstu, reģionālo un vietējo iestāžu un citu organizāciju centienus palielināt dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu īpatsvaru. Eiropas gads jo īpaši:

[18] MOVE ĢD 2019. gada statistikas buklets "ES transports skaitļos" (avots: *Eurostat*).

(a) popularizēs dzelzceļa transportu kā ilgtspējīgu, inovatīvu un drošu transporta veidu, sevišķi uzsverot dzelzceļa izšķiroši svarīgo lomu 2050. gadam nospraustā Savienības klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā un cenšoties uzrunāt plašu sabiedrību, jo īpaši jauniešus;

(b) akcentēs Eiropas dzelzceļa pārrobežu dimensiju, kas tuvina iedzīvotājus, ļauj tiem iepazīt Savienību visā tās daudzveidībā, veicina kohēziju un palīdz integrēt Savienības iekšējo tirgu;

(c) palielinās dzelzceļa nozares devumu Savienības ekonomikā, rūpniecībā un sabiedrībā, jo īpaši aspektos, kas saistīti ar reģionālo attīstību, rūpniecības konkurētspēju, ilgtspējīgu tūrismu, inovāciju, nodarbinātību, izglītību, jaunatnes lietām un kultūru, kā arī piekļūstamības uzlabošanu personām ar invaliditāti;

(d) palīdzēs stiprināt dzelzceļa kā svarīga elementa lomu attiecībās starp Savienību un tās kaimiņvalstīm, jo īpaši Rietumbalkānu valstīm; tas tiks darīts, balstoties uz partnervalstu interesēm un vajadzībām, kā arī Savienības īpašajām zināšanām dzelzceļa transporta jomā.

*3. pants*

**Pasākumu saturs**

1. Pasākumi, kas jāīsteno 2. pantā izklāstīto mērķu sasniegšanai, ietver šādas ar Eiropas gada mērķiem saistītas Savienības, valstu, reģionu vai vietēja līmeņa darbības:

   (a) iniciatīvas un pasākumi, kas veicina debates, uzlabo izpratni un sekmē iedzīvotāju, uzņēmumu un publisko iestāžu iesaistīšanos, lai panāktu to, ka cilvēku un preču pārvadājumi aizvien vairāk tiek veikti pa dzelzceļu, kas palīdzēs cīnīties pret klimata pārmaiņām, un šim nolūkam tiks izmantoti dažādi kanāli un rīki, tostarp pasākumi dalībvalstīs;

   (b) informācija, izstādes, iedvesmošanas, izglītošanas un izpratnes uzlabošanas kampaņas, kuras rosina izmaiņas pasažieru un patērētāju ieradumos un uzņēmumu darbībā un sekmē aktīvu plašas sabiedrības iesaistīšanos ilgtspējīgāka transporta mērķu sasniegšanā;

   (c) dalīšanās ar valstu, reģionu un vietējo iestāžu, pilsoniskās sabiedrības, uzņēmumu un skolu pieredzi un labu praksi tajā, kā popularizēt dzelzceļa transporta izmantošanu un panākt attieksmes izmaiņas visos līmeņos;

   (d) pētījumu un inovatīvu darbību veikšana un to rezultātu izplatīšana Eiropas vai valstu mērogā; un

   (e) ar Eiropas gadu saistītu projektu un tīklu popularizēšana, tostarp izmantojot plašsaziņas līdzekļus, sociālos tīklus un citas tiešsaistes kopienas.

2. Savienības iestādes un struktūras, kā arī dalībvalstis 1. punktā minēto darbību popularizēšanā — attiecīgi Savienības un valstu līmenī — var atsaukties uz Eiropas gadu un izmantot tā vizuālo identitāti.

*4. pants*

**Koordinēšana dalībvalstu līmenī**

Par to, kā dalība Eiropas gadā tiek organizēta valsts līmenī, atbild dalībvalstis. Minētajā nolūkā katra dalībvalsts ieceļ nacionālo koordinatoru. Nacionālais koordinators nodrošina attiecīgo darbību koordinēšanu valsts līmenī.

*5. pants*

**Koordinēšana Savienības līmenī**

1. Lai koordinētu Eiropas gada norisi, Komisija regulāri rīko nacionālo koordinatoru sanāksmes. Šīs sanāksmes arī sniedz iespēju dalīties informācijā par Eiropas gada īstenošanu valstu un Savienības līmenī; Eiropas Parlamenta pārstāvji var piedalīties šajās sanāksmēs kā novērotāji.

2. Koordinējot Eiropas gadu Savienības līmenī, izmanto transversālu pieeju, lai izveidotu sinerģiju starp dažādajām Savienības programmām un iniciatīvām, ar kurām finansē projektus dzelzceļa transporta jomā vai projektus, kam ir dzelzceļa transporta dimensija.

3. Eiropas gada īstenošanas atbalstam Savienības līmenī Komisija regulāri rīko sanāksmes, kurās piedalās ieinteresētās personas un pārstāvji no organizācijām vai struktūrām, kas darbojas dzelzceļa transporta jomā, tostarp no jau pastāvošiem starpvalstu tīkliem un attiecīgām NVO, kā arī jaunatnes organizācijām un kopienām.

   Ja pieejamais budžets to atļauj, Komisija var organizēt uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus un projektus, kam var piešķirt atbalstu par izcilu ieguldījumu gada mērķu sasniegšanā.

*6. pants*

**Starptautiskā sadarbība**

Eiropas gada vajadzībām Komisija, ja nepieciešams, sadarbojas ar kompetentām starptautiskajām organizācijām, vienlaikus nodrošinot Savienības dalības pamanāmību.

*7. pants*

**Uzraudzība un izvērtēšana**

Līdz 2022. gada 31. decembrim Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šajā lēmumā paredzēto iniciatīvu īstenošanu, rezultātiem un vispārējo novērtējumu.

*8. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šis lēmums stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Briselē,

| | |
|---|---|
| *Eiropas Parlamenta vārdā –* | *Padomes vārdā –* |
| *priekšsēdētājs* | *priekšsēdētājs* |

**TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS**

# SATURA RĀDĪTĀJS


TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS ..... 12

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS ..... 12

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums ..... 12

1.2. Attiecīgā(-ās) politikas joma(-as) (programmu kopa) ..... 12

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz: ..... 12

1.4. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums ..... 12

1.4.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks ..... 12

1.4.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi. ..... 12

1.4.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas ..... 13

1.4.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem ..... 13

1.5. Ilgums un finansiālā ietekme ..... 14

1.6. Paredzētie pārvaldības veidi ..... 14

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI ..... 15

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi ..... 15

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma ..... 15

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums ..... 15

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu ..... 15

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī) ..... 15

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi ..... 15

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME ..... 16

3.1. Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija un jauna(-as) ierosinātā(-ās) budžeta izdevumu pozīcija(-as) ..... 16

3.2. Aplēstā ietekme uz izdevumiem ..... 17

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz izdevumiem ..... 17

3.2.2. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām ..... 19

3.2.2.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības ..... 20

3.2.3. Trešo personu iemaksas ..... 21

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem ..... 21

**TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS**

## 1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Dzelzceļa gads (2021)

### 1.2. Attiecīgā(-ās) politikas joma(-as) *(programmu kopa)*

(2020)

Politikas joma: mobilitāte un transports

(2021)

1. izdevumu kategorija "Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija": 1. politikas kopa "Pētniecība un inovācija" un 2. politikas kopa "Eiropas stratēģiskās investīcijas".

3. izdevumu kategorija "Dabas resursi un vide": 9. politikas kopa: "Vide un klimata pasākumi".

### 1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

**X jaunu darbību**

**☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību[19]**

**☐ esošas darbības pagarināšanu**

**☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību**

### 1.4. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

*1.4.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks*

Īstermiņa mērķi: uzlabot dzelzceļa transporta prestižu iedzīvotāju un uzņēmumu vidū, palielināt izpratni par to, cik svarīgi ir novirzīt vairāk pasažieru un kravu uz dzelzceļa transportu saskaņā ar mērķiem, kas izvirzīti Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu.

Ilgtermiņa mērķi: palielināt dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu modālo īpatsvaru, lai palīdzētu samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, ko Savienībā rada transporta darbības, saskaņā ar mērķiem, kas izvirzīti Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu.

[19] Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

*1.4.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas transporta un jo īpaši dzelzceļa transporta pārrobežu dimensija. Savienības tiesību akti, kuru mērķis ir izveidot integrētu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, piemēram, atceļot valstu tirgu radītos ierobežojumus un novēršot tehniskus šķēršļus.

Savienības dimensija, kas piemīt pasākumiem, kuru nolūks ir paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti saskaņā ar mērķiem, kas izvirzīti Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu.

*1.4.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Pēdējo 10 gadu laikā rīkotie Eiropas gadi ir pierādījuši savu vērtību kā efektīvi izpratnes uzlabošanas instrumenti, kas ietekmējuši gan sabiedrību kopumā, gan multiplikatorus un radījuši sinerģiju starp dažādām darbības jomām Savienības un dalībvalstu līmenī.

*1.4.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Eiropas Dzelzceļa gadam ir saiknes ar citām Savienības politikas jomām, piemēram, reģionālo attīstību, rūpniecības konkurētspēju, ilgtspējīgu tūrismu, inovāciju, nodarbinātību, izglītību, jaunatnes lietām, kultūru un vajadzību personām ar invaliditāti nodrošināt piekļūstamību, kā arī ar Savienības attiecībām ar tās kaimiņvalstīm. Tas uzsvērs Eiropas dzelzceļa pārrobežu dimensiju, kas ļauj ilgtspējīgi un ar nākotnē vērstu skatu veikt preču pārvadājumus, doties ceļojumos, iepazīt un satuvināt Eiropu. Dažas Eiropas gada darbības, iespējams, varētu finansēt no esošajām Savienības programmām.

## 1.5. Ilgums un finansiālā ietekme

**X Ierobežots ilgums**

– **X** Spēkā no 01.01.2021. līdz 31.12.2021.

– **X** Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām 2020.–2021. gadā un uz maksājumu apropriācijām 2020.–2022. gadā.

☐ **Beztermiņa**

– Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG līdz GGGG. gadam,

– pēc kura turpinās normāla darbība.

## 1.6. Paredzētie pārvaldības veidi[20]

**X** Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

– ☐ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

– ☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☐ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

– ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

– ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

– ☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

– ☐ publisko tiesību subjektiem;

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuri sniedz pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

– *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

| […] |
|---|

[20] Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

## 2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

### 2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

*Norādīt biežumu un nosacījumus.*

| |
|---|
| Eiropas gada darba programma<br>Koordinācijas komitejas izveidošana |

### 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

*2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

| |
|---|
| Tiešā pārvaldība saskaņā ar Finanšu regulas 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu ir vēlamais veids, jo darbības īstenos Eiropas Komisija, jo īpaši MOVE ĢD, kas nodrošinās koordināciju ar dalībvalstīm un dažādām ieinteresētajām personām. |

*2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

| |
|---|
| Apzinātie riski: iniciatīvu nepamanāmība; pārāk lielas cerības priekš tik ierobežota budžeta.<br>Izveidotā iekšējās kontroles sistēma: regulāra risku novērtēšana Koordinācijas komitejā |

*2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

| |
|---|
| Kontrole iekļaujas MOVE ĢD iekšējā kontroles sistēmā. Šīs jaunās darbības radīs nebūtiskas papildizmaksas saistībā ar kontroli ģenerāldirektorāta līmenī. |

### 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

*Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.*

| |
|---|
| Komisija nodrošina, ka, īstenojot saskaņā ar šo lēmumu finansētas darbības, Savienības finansiālās intereses tiek aizsargātas, piemērojot aizsargpasākumus pret krāpšanu, korupciju un jebkādām citām prettiesiskām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un atgūstot nepamatoti izmaksātās summas, kā arī, ja ir atklātas nelikumības, piemērojot iedarbīgus, samērīgus un preventīvus sodus. Saistībā ar šo lēmumu Komisija var veikt pārbaudes un apskates uz vietas saskaņā ar Padomes 1996. gada 11. novembra Regulu (Euratom, EK) Nr. 2185/96 par pārbaudēm un apskatēm uz vietas, kuras Komisija veic, lai aizsargātu Eiropas Kopienu finansiālās intereses pret krāpšanu un citām nelikumībām. Vajadzības gadījumā Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai veic izmeklēšanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 25. maija Regulu (EK) Nr. 1073/1999 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*). |

## 3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

### 3.1. Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija un jauna(-as) ierosinātā(-as) budžeta izdevumu pozīcija(-as)

| Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija | Budžeta pozīcija | Izdevumu veids | Iemaksas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. izdevumu kategorija [Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija] | Dif./nedif.[21] | no EBTA valstīm[22] | no kandidātvalstīm[23] | no trešām valstīm | Finanšu regulas [21. panta 2. punkta b) apakšpunkta] nozīmē |
| | 06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021–2022)<br>01.02.02.50<br>02.03.01<br>Citas pozīcijas varētu noteikt budžeta procedūrās | Dif./~~nedif~~. | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ |
| Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija | Budžeta pozīcija | Izdevumu veids | Iemaksas | | | |
| | 3. izdevumu kategorija [Dabas resursi un vide] | Dif./nedif.[24] | no EBTA valstīm[25] | no kandidātvalstīm[26] | no trešām valstīm | Finanšu regulas [21. panta 2. punkta b) apakšpunkta] nozīmē |
| | 09.02.xx<br>Citas pozīcijas varētu noteikt budžeta procedūrās | Dif./~~nedif~~. | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ | ~~JĀ~~/NĒ |

21 Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.
22 EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.
23 Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.
24 Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.
25 EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.
26 Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

### 3.2. Aplēstā ietekme uz izdevumiem

Turpmāk minētās programmas un budžeta pozīcijas ir indikatīvas. Atbilstošs finansējums tiks noteikts saistībā ar budžeta procedūrām, 2020. gadā pārdalot līdzekļus esošajā finanšu plānojumā; 2021. gadā tiks noteiktas īpašas apropriācijas turpmāko programmu un finanšu plānojuma ietvaros saskaņā ar piemērojamajām daudzgadu finanšu shēmām.

*3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz izdevumiem*

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| **Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija** | **<…>** | 1. izdevumu kategorija [Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija]; 3. izdevumu kategorija [Dabas resursi un vide] |
|---|---|---|

| | | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | ***Pēc 2027. gada*** | **KOPĀ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Darbības apropriācijas | Saistības | (1) | 0,500 | 1,500 | | | | | | | **2,000** |
| 06.02.05 (2020. gada budžets) / 02.20.04.01 (2021–2022) Eiropas transporta politikas atbalsta darbības | Maksājumi | (2) | 0,300 | 1,200 | 0,500 | | | | | | **2,000** |
| Darbības apropriācijas | Saistības | (1) | | 6,000 | | | | | | | **6,000** |
| 01.02.02.50 “Apvārsnis Eiropa”<br>02.03.01 Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments — transports<br>09.02 “LIFE” | Maksājumi | (2) | | 3,000 | 3,000 | | | | | | **6,000** |
| | | | | | | | | | | | |
| **Kopā — 1. un 3. izdevumu kategorijas apropriācijas** | Saistības | =1+3 | **0,500** | **7,500** | | | | | | | **8,000** |
| | Maksājumi | =2+3 | **0,300** | **4,200** | **3,500** | | | | | | **8,000** |

| **Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija** | 7 | "Administratīvie izdevumi" |
|---|---|---|

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | ***Pēc 2027. gada*** | **KOPĀ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cilvēkresursi | | 0,150 | 0,300 | 0,075 | | | | | | **0,525** |
| Citi administratīvie izdevumi | | | 0,010 | | | | | | | **0,010** |
| **KOPĀ — daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas** | (Saistību summa = maksājumu summa) | **0,150** | **0,310** | **0,075** | | | | | | **0,535** |

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | ***Pēc 2027. gada*** | **KOPĀ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KOPĀ** daudzgadu finanšu shēmas **visu IZDEVUMU KATEGORIJU apropriācijas** | Saistības | 0,650 | 7,810 | 0,075 | | | | | | **8,535** |
| | Maksājumi | 0,450 | 4,510 | 3,575 | | | | | | **8,535** |

*3.2.2. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām*

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

– **X** Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| Gads | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | KOPĀ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | | | | | | | | |
| Cilvēkresursi | 0,150 | 0,300 | 0,075 | | | | | **0,525** |
| Citi administratīvie izdevumi | | 0,010 | | | | | | **0,010** |
| **Starpsumma — daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | **0,150** | **0,310** | **0,075** | | | | | **0,535** |
| **Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS**[27] | | | | | | | | |
| Cilvēkresursi | | | | | | | | |
| Citi administratīvie izdevumi | | | | | | | | |
| **Starpsumma — ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | | | | | | | | |
| **KOPĀ** | **0,150** | **0,310** | **0,075** | | | | | **0,535** |

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

[27] Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.2.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

– **X** Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

*Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu*

| **Gads** | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)** | | | | | | | | |
| Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības | | 1 | 2 | 0,5 | | | | |
| Delegācijas | | | | | | | | |
| Pētniecība | | | | | | | | |
| **• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu: FTE) — AC, AL, SNE, INT un JED[28]** 7. izdevumu kategorija | | | | | | | | |
| Finansē no daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS | — galvenajā mītnē | | | | | | | |
| | — delegācijās | | | | | | | |
| Finansē no programmas piešķīruma [29] | — galvenajā mītnē | | | | | | | |
| | — delegācijās | | | | | | | |
| Pētniecība | | | | | | | | |
| Citi (norādīt) | | | | | | | | |
| **KOPĀ** | | **1** | **2** | **0,5** | | | | |

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

| | |
|---|---|
| Ierēdņi un pagaidu darbinieki | Informatīvo kampaņu un pasākumu organizēšana un koordinēšana; uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pārvaldība; aptuveni 10 komandējumi dalībvalstīs 2021. gadā. |
| Ārštata darbinieki | Neattiecas. |

[28] AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, SNE — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

[29] Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

*3.2.3. Trešo personu iemaksas*

Priekšlikums/iniciatīva:

– **X** neparedz trešo personu līdzfinansējumu

**3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem**

– **X** Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

# PIELIKUMS
# TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATAM

Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums:

Eiropas Dzelzceļa gads (2021)

**1. PAR VAJADZĪGIEM UZSKATĪTO CILVĒKRESURSU SKAITS UN IZMAKSAS**

**2. CITU ADMINISTRATĪVO IZDEVUMU IZMAKSAS**

**3. IZMAKSU APLĒŠANĀ IZMANTOTĀS APRĒĶINU METODES**

**3.1. Cilvēkresursi**

**3.2. Citi administratīvie izdevumi**

*Sākot starpdienestu apspriešanos, šis pielikums, **kas jāaizpilda katram ģenerāldirektorātam/dienestam, kurš piedalās priekšlikumā/iniciatīvā**, jāpievieno tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatam.*

*Datu tabulas tiek izmantotas par avotu tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā iekļautajām tabulām. Tās paredzētas tikai un vienīgi Komisijas iekšējai lietošanai.*

## 1. PAR VAJADZĪGIEM UZSKATĪTO CILVĒKRESURSU IZMAKSAS

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

**X** Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| Daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | | 2025 | | 2026 | | KOPĀ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācija |
| **•Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības | AD | 1 | 0,150 | 2 | 0,300 | 0,5 | 0,075 | | | | | | | | | | 0,525 |
| | AST | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Savienības delegācijās | AD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AST | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **• Ārštata darbinieki**[30] | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kopējie piešķīrumi | AC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | END | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INT | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Savienības delegācijās | AC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | END | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INT | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | JPD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Citas budžeta pozīcijas (*norādīt*) | | | | | | | | | | | | | | | | | |

[30] AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, SNE — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Starpsumma —** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | | 1 | 0,150 | 2 | 0,300 | 0,5 | 0,075 | | | | | | | | | | 0,525 |

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

| **Ārpus** daudzgadu finanšu shēmas<br>**. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | | 2024 | | 2025 | | 2026 | | KOPĀ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Apropriācijas | Pilnslodzes ekvivalenti | Aprop |
| **Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ētniecība | AD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AST | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Ārštata darbinieki**[31] | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rštata arbinieki no arbības opriācijām ādreizējām A ozīcijām). — galvenajā mītnē | AC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | END | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INT | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Savienības delegācijās | AC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | AL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | END | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INT | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | JPD | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ētniecība | AC | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | END | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INT | | | | | | | | | | | | | | | | |
| itas budžeta pozīcijas *orādīt*) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Starpsumma — ārpus** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

[31] AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, SNE — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

**2. CITU ADMINISTRATĪVO IZDEVUMU IZMAKSAS**

(e) 1.☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīvo apropriāciju izmantošanu

**X** Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

*miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)*

| Daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Galvenajā mītnē** | | | | | | | | |
| Komandējumu un reprezentācijas izdevumi | | 0,010 | | | | | | **0,010** |
| Konferenču un sanāksmju izmaksas | | | | | | | | |
| Komitejas[32] | | | | | | | | |
| Pētījumi un konsultācijas | | | | | | | | |
| Informācijas un vadības sistēmas | | | | | | | | |
| IKT iekārtas un pakalpojumi[33] | | | | | | | | |
| Citas budžeta pozīcijas (*vajadzības gadījumā precizēt*) | | | | | | | | |
| **Savienības delegācijās** | | | | | | | | |
| Komandējumu, konferenču un reprezentācijas izdevumi | | | | | | | | |
| Personāla kvalifikācijas celšanas apmācības | | | | | | | | |
| Ēku iegāde, īre un saistītie izdevumi | | | | | | | | |
| Iekārtas, mēbeles, piegādes un pakalpojumi | | | | | | | | |
| **Starpsumma —** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** | | **0,010** | | | | | | **0,010** |

[32] Precizēt komitejas veidu un grupu, pie kuras tā pieder.

[33] IKT — informācijas un komunikācijas tehnoloģijas; jāapspriežas ar DIGIT.

*miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)*

| **Ārpus** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Izdevumi tehniskai un administratīvai palīdzībai (neietverot ārštata darbiniekus) no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām) | | | | | | | | |
| — galvenajā mītnē | | | | | | | | |
| — Savienības delegācijās | | | | | | | | |
| Citi pārvaldības izdevumi pētniecībai | | | | | | | | |
| Citas budžeta pozīcijas (*vajadzības gadījumā precizēt*) | | | | | | | | |
| **Starpsumma — ārpus** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KOPĀ** Daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** | | **0,010** | | | | | | **0,010** |

Vajadzīgās administratīvās apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

## 3. APRĒĶINA METODES

### 3.1. Cilvēkresursi

*Šajā daļā ir izklāstīta aprēķina metode, ko izmanto nepieciešamo cilvēkresursu aplēšanai (pieņēmumi par darba slodzi, ieskaitot īpašus darbus (Sysper 2 darba profili), darbinieku kategorijas un atbilstīgās vidējās izmaksas)*

| Daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** |
|---|
| NB! Galvenās mītnes katras darbinieku kategorijas vidējās izmaksas ir pieejamas *BudgWeb*: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx |
| •Ierēdņi un pagaidu darbinieki<br>1 FTE 2020. gadā pasākumu sagatavošanai un koordinēšanai<br>2 FTE 2021. gadā uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus pārvaldībai<br>0,5 FTE 2022. gadā noslēguma ziņojuma sagatavošanai |
| •Ārštata darbinieki |

| **Ārpus** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** |
|---|
| •Vienīgi amata vietas, ko finansē no pētniecības budžeta |
| •Ārštata darbinieki |

### 3.2. Citi administratīvie izdevumi

*Norādīt aprēķinu metodi, kas izmantota katrai budžeta pozīcijai, un īpaši pamatā esošajiem pieņēmumiem (piemēram, sanāksmju skaits gadā, vidējās izmaksas, utt.)*

| Daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA** |
|---|
| Aptuveni 10 komandējumi dalībvalstīs 2021. gadā |

| **Ārpus** daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS** |
|---|
| |