KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.3.2020 r.
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W swoim komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r.[1] Komisja przedstawiła Europejski Zielony Ład dla Unii Europejskiej i jej obywateli. W komunikacie tym zaktualizowano zobowiązanie Komisji do rozwiązania problemów związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym, najważniejszego zadania, jakie stoi przed obecnym pokoleniem. Jest to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Europejski Zielony Ład stanowi integralną część opracowanej przez obecną Komisję strategii mającej na celu wdrożenie agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i celów zrównoważonego rozwoju[2]. Cel, jakim jest osiągnięcie przez Unię Europejską neutralności klimatycznej do 2050 r., poparły Rada Europejska w swoich konkluzjach z dnia 12 grudnia 2019 r.[3] oraz Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 r.[4]

W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się w szczególności do przyspieszenia przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, gdyż transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Będą się musiały do tego przyczynić wszystkie rodzaje transportu. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu Komisja ogłosiła strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, która ma zostać przyjęta w 2020 r. i w której zostanie podjęte to wyzwanie oraz kwestia wszystkich źródeł emisji. Jednym z przewidzianych działań jest znaczne zwiększenie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.

Kolej, jako jeden z najbardziej ekologicznych i energooszczędnych rodzajów transportu, musi odegrać istotną rolę w przyspieszeniu tempa ograniczania emisji w sektorze transportu. Dzięki temu, że kolej jest w znacznym stopniu zelektryfikowana, emituje znacznie mniej CO_2 niż transport drogowy lub lotniczy na równoważnej trasie. Jest to także jedyny rodzaj transportu, w przypadku którego od 1990 r. niemal nieprzerwanie zmniejszają się emisje CO_2 pomimo coraz większej wielkości przewozów: do 2016 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,5 % emisji CO_2 z wszystkich rodzajów transportu. Ponadto koleje odpowiadają jedynie za 2 % całkowitego zużycia energii w Unii w sektorze transportu, a w 2016 r. przewieziono nimi 11,2 % towarów i 6,6 % pasażerów we wszystkich rodzajach transportu[5]. W latach 1990–2016[6] zmniejszyło się zużycie energii przez koleje i w coraz większym stopniu wykorzystuje się odnawialne źródła energii.

---

1 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład" (COM(2019) 640 final).

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

3 Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r. (https://www.consilium.europa.eu/media/41787/12-euco-final-conclusions-pl.pdf)

4 Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (2019/2956(RSP)).

5 Unijny rocznik statystyczny dotyczący transportu za rok 2019.

6 Unijny rocznik statystyczny dotyczący transportu za rok 2019.

Co prawda w latach 2007–2016 udział kolejowych przewozów pasażerskich w transporcie lądowym w Unii wzrósł z 7,0 % do 7,6 %, jednak jeżeli chodzi o transport towarowy, udział kolei w lądowym transporcie towarowym w Unii zmniejszył się w 2017 r. do 16,65 %[7] w porównaniu z 2011 r., kiedy to osiągnął szczytowy poziom 19 %. Na drodze do osiągnięcia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wciąż stoi wiele przeszkód, w tym konieczność ograniczenia do minimum hałasu. Wyeliminowanie tych przeszkód przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów i przyspieszeniu tempa innowacji umożliwi wykorzystanie pełnego potencjału kolei. Należy zatem w dalszym ciągu wspierać kolej, by stała się bardziej atrakcyjna dla podróżujących i przedsiębiorstw jako środek transportu, który spełnia ich potrzeby w zakresie codziennej i długodystansowej mobilności. Zwiększenie udziału pasażerów podróżujących koleją i przewożonych nią towarów przyczyni się także do zmniejszenia zarówno zatorów komunikacyjnych, jak i emisji, które są niebezpieczne dla zdrowia ludzi, w szczególności zanieczyszczeń powietrza.

Celem wniosku w sprawie ogłoszenia roku 2021 „Europejskim Rokiem Kolei" jest promowanie transportu kolejowego zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Dzięki projektom, debatom, wydarzeniom, wystawom i inicjatywom, które będą miały miejsce w Europejskim Roku Kolei w całej Europie, kolej będzie promowana jako atrakcyjny i zrównoważony sposób poruszania się po Europie dla obywateli, przedsiębiorstw i organów administracji, ze szczególnym uwzględnieniem jej ogólnounijnego i innowacyjnego wymiaru. Dzięki dotarciu do obywateli, poza sektorem kolei, za pośrednictwem specjalnie opracowanych wydarzeń i kampanii informacyjnych będzie możliwe przekonanie większej liczby osób i przedsiębiorstw do korzystania z kolei.

Rok 2021 jest ważnym rokiem dla unijnej polityki kolejowej. Będzie to pierwszy pełny rok, w którym w całej UE zostaną wdrożone przepisy uzgodnione w ramach czwartego pakietu kolejowego[8], mianowicie przepisy dotyczące otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz ograniczenia kosztów i obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw kolejowych działających w całej UE. W wielu państwach członkowskich rośnie zainteresowanie społeczeństwa koleją, w tym pociągami nocnymi, co obrazuje także popularność inicjatywy #DiscoverEU[9]. Ponadto międzynarodowy festiwal sztuki „Europalia" w 2021 r.[10] będzie poświęcony wpływowi kolei na sztukę oraz roli kolei jako potężnego promotora przemiany społecznej, gospodarczej i przemysłowej. Uważa się zatem rok 2021 za odpowiedni czas na wdrożenie tej inicjatywy.

Podobnie jak w przypadku każdego minionego europejskiego roku podstawowym celem obecnego jest zwiększenie świadomości wyzwań i szans, a także uwypuklenie roli Unii w promowaniu wspólnych rozwiązań. Celem Europejskiego Roku Kolei jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje wysiłków na rzecz zwiększania udziału kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz wspieranie tych starań. Celem tego europejskiego roku powinno być w szczególności promowanie kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego i bezpiecznego rodzaju transportu przez docieranie do szerszego kręgu odbiorców, zwłaszcza do młodzieży. W roku tym należy także podkreślać europejski, transgraniczny wymiar kolei, która łączy obywateli, umożliwia im poznawanie Unii w całej jej różnorodności, wspiera spójność i przyczynia się do integracji rynku wewnętrznego Unii. W roku tym należy także zwiększać wkład kolei w unijną gospodarkę, przemysł i całe społeczeństwo, a także promować kolej

[7] Unijny rocznik statystyczny dotyczący transportu za rok 2019.
[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en
[9] https://europa.eu/youth/discovereu_pl
[10] https://europalia.eu

jako istotny element relacji między Unią a państwami trzecimi, w szczególności na Bałkanach Zachodnich.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Jak wspomniano powyżej, w ramach Europejskiego Roku Kolei będzie promowany transport kolejowy zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności. W roku tym promowane będą także obecne inicjatywy i polityki związane z koleją, takie jak otwarcie rynku krajowych przewozów pasażerskich oraz ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw kolejowych działających w całej Unii. Podobnie jak w przypadku każdego europejskiego roku, działania będą obejmowały kampanie informacyjne i promocyjne, imprezy, projekty i inicjatywy na poziomie unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Będą one służyły upowszechnianiu najważniejszych przesłań europejskiego roku i przykładów dobrych praktyk.

Europejski rok będzie stanowił okazję do zachęcenia organów państw członkowskich oraz sektora kolei do wspólnych działań na rzecz promowania transportu kolejowego. Dołożone zostaną wszelkie starania w celu zapewnienia, by działania organizowane w ramach europejskiego roku były dopasowane do potrzeb i warunków poszczególnych państw członkowskich. Dlatego wzywa się każde państwo członkowskie do powołania koordynatora krajowego odpowiedzialnego za zorganizowanie udziału danego państwa w Europejskim Roku Kolei. Powołana zostanie europejska grupa sterująca, w skład której wchodzić będą przedstawiciele koordynatorów krajowych. Komisja zwołuje posiedzenia koordynatorów krajowych w celu koordynowania przebiegu europejskiego roku oraz w celu wymiany informacji na temat jego realizacji na poziomie krajowym i unijnym.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Europejski Rok Kolei jest powiązany z innymi obszarami polityki unijnej, m.in. w zakresie rozwoju regionalnego, konkurencyjności przemysłowej, zrównoważonej turystyki, innowacji, zatrudnienia, kształcenia, młodzieży, kultury i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, a także z relacjami łączącymi Unię z jej sąsiedztwem. W roku tym podkreślany będzie europejski, transgraniczny wymiar kolei jako środka transportu towarów, środka służącego do podróżowania i odkrywania, a także środka łączącego kontynent w zrównoważony i zorientowany na przyszłość sposób. Niektóre działania w ramach europejskiego roku mogłyby być finansowane ze środków obecnych unijnych programów, takich jak „Horyzont Europa", instrument „Łącząc Europę", europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, Kreatywna Europa, Erasmus+, inicjatywa DiscoverEU lub Europa dla Obywateli.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Jak przewiduje art. 91, z uwzględnieniem specyficznych aspektów transportu, Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów, ustanawiają wszelkie stosowne przepisy w celu wykonania art. 90 TFUE. Art. 90 TFUE stanowi, że cele traktatów są realizowane w ramach wspólnej polityki w zakresie transportu. Głównym celem niniejszego wniosku jest przyczynienie się do zwiększenia udziału pasażerów podróżujących koleją i towarów nią przewożonych. Tym samym cel ten wchodzi w zakres art. 91 TFUE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Celów niniejszego wniosku nie można osiągnąć w wystarczającym zakresie wyłącznie za pomocą działań podejmowanych przez państwa członkowskie. Jest tak, ponieważ działania prowadzone wyłącznie na szczeblu krajowym byłyby pozbawione korzyści płynących z wymiany doświadczeń i dobrych praktyk między państwami członkowskimi w wymiarze europejskim. Art. 3 ust. 3 TUE stanowi zwłaszcza, że Unia Europejska ustanawia rynek wewnętrzny, działa na rzecz trwałego rozwoju Europy, którego podstawą jest między innymi poprawa jakości środowiska, a także wspiera postęp naukowo-techniczny oraz spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną. Unia dąży do osiągnięcia swoich celów właściwymi środkami odpowiednio do kompetencji przyznanych jej w Traktatach. Ponadto działania podejmowane na poziomie unijnym przynoszą korzyści działaniom państw członkowskich ze względu na większą widoczność, wielostronne partnerstwa, transgraniczną wymianę informacji oraz ogólnounijne działania na rzecz zwiększania świadomości i rozpowszechniania dobrych praktyk w ramach europejskiego roku.

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, o której mowa w art. 5 ust. 4 TUE. Proponowany przebieg realizacji działania jest prosty. Będzie ono realizowane z uwzględnieniem istniejących programów przy jednoczesnym zorientowaniu działań komunikacyjnych na tematykę europejskiego roku. Wniosek nie nakłada na realizujące go służby administracyjne nieproporcjonalnych ograniczeń w zakresie zarządzania. W ramach tego działania Unia będzie wspierać i uzupełniać wysiłki państw członkowskich oraz sektora kolei. Po pierwsze, działanie to przyczyni się do poprawy skuteczności funkcjonowania instrumentów Unii. Po drugie, będzie ono pełniło funkcję czynnika wspierającego dzięki wzmacnianiu synergii i pogłębianiu współpracy między państwami członkowskimi, władzami regionalnymi i lokalnymi, przedsiębiorstwami prywatnymi i publicznymi oraz całym społeczeństwem obywatelskim. Działanie Unii nie będzie wykraczać poza to, co jest konieczne do sprostania określonym wyzwaniom.

- **Wybór instrumentu**

Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady jest najodpowiedniejszym instrumentem zapewnienia pełnego zaangażowania organu legislacyjnego w działania zmierzające do ogłoszenia Europejskiego Roku Kolei w 2021 r.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post* / oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Możliwość ogłoszenia roku 2021 Europejskim Rokiem Kolei omówiono dnia 9 grudnia 2019 r. z różnymi zaproszonymi przedstawicielami sektora kolei (Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER), Europejskim Stowarzyszeniem Przemysłu Kolejowego (UNIFE), Stowarzyszeniem Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM) oraz Sojuszem Nowych Uczestników założonym przez Europejskie Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Towarowych (ERFA – Allrail)), Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA), Wspólnym

Przedsięwzięciem Shift2Rail oraz przedstawicielami festiwalu „Europalia”. Wszyscy uczestnicy wyrazili szerokie poparcie dla tej inicjatywy, podkreślając rolę kolei w osiągnięciu celu, jakim jest obniżenie emisyjności, a także transgraniczny wymiar kolei. Oczekuje się, że zainteresowane strony w sektorze kolei, zwłaszcza przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, producenci i organy krajowe, wezmą aktywny udział w organizacji wydarzeń w ramach europejskiego roku na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym. W ramach konsultacji z organizatorami międzynarodowego festiwalu sztuki „Europalia” ujawniono ogromny potencjał w zakresie synergii z europejskim rokiem. Zarówno Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, jak i Komitet Regionów przyjęły w ostatnim czasie opinie z inicjatywy własnej[11][12], które świadczą o zainteresowaniu członków tych instytucji promowaniem kolei jako zrównoważonego i innowacyjnego rodzaju transportu.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie dotyczy

- **Ocena skutków**

Nie jest wymagana ocena skutków, ponieważ cele proponowanej inicjatywy są zbieżne z celami dotychczasowych programów Unii. Inicjatywa będąca przedmiotem wniosku nie wymagałaby od Komisji żadnych szczególnych działań o charakterze legislacyjnym. Nie miałaby też żadnych istotnych skutków społecznych, gospodarczych ani środowiskowych oprócz skutków wynikających ze stosowania istniejących instrumentów.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy

4. WPŁYW NA BUDŻET

Szacuje się, że alokacja finansowa niezbędna do wdrożenia decyzji będącej przedmiotem niniejszego wniosku na lata 2020–2021 wyniesie 8 000 000 EUR. Wdrożenie europejskiego roku będzie wiązało się z odpowiednim finansowaniem, które zostanie określone w kontekście procedur budżetowych na lata 2020 i 2021 zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021–2027.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wniosek obejmuje obowiązek przedstawienia przez Komisję do dnia 31 grudnia 2022 r. sprawozdania na temat wykonania, wyników i ogólnej oceny inicjatyw w ramach europejskiego roku.

[11] Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego – Zapewnienie sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji sektorowej w kierunku zdigitalizowanego sektora kolei (przyjęta dnia 30 października 2019 r., CCMI/169-EESC-2019).

[12] Opinia Komitetu Regionów – Możliwości sektora kolei w zakresie realizacji priorytetów polityki UE (przyjęta dnia 4 grudnia 2019 r., CDR 1939/2019).

2020/0035 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[13],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[14],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W swoim komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r.[15] Komisja przedstawiła Europejski Zielony Ład dla Unii Europejskiej i jej obywateli. Europejski Zielony Ład to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych.

(2) W swoich konkluzjach z dnia 12 grudnia 2019 r.[16] Rada Europejska zatwierdziła cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię Europejską do 2050 r.

(3) W swojej rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 r.[17] Parlament Europejski z zadowoleniem przyjął komunikat Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu i wezwał do niezbędnej transformacji społeczeństwa w społeczeństwo neutralne dla klimatu najpóźniej do 2050 r.

(4) Zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu istnieje potrzeba transformacji unijnej gospodarki i przemyślenia polityk, w szczególności w dziedzinie transportu i mobilności, co oznacza przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność. Transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii, a wartość ta wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Droga do zrównoważonego transportu

[13] Dz.U. C […] z […], s. […].

[14] Dz.U. C […] z […], s. […].

[15] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład" (COM(2019) 640 final).

[16] Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.

[17] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (2019/2956(RSP)).

wiedzie przez postawienie na pierwszym miejscu potrzeb użytkowników: trzeba zaoferować im tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze opcje od tych, z których obecnie najczęściej korzystają. Europejski Zielony Ład oznacza przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność w celu sprostania tym wyzwaniom. W szczególności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.

(5) Kolej ma istotną rolę do odegrania jako przełomowy czynnik, który umożliwi osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Kolej jest jednym z najbardziej ekologicznych i energooszczędnych rodzajów transportu. Jest ona w znacznej mierze zelektryfikowana i emituje dużo mniej CO_2 niż transport drogowy lub lotniczy na równoważnej trasie; jest to także jedyny rodzaj transportu, w którym od 1990 r. stale obniża się poziom emisji gazów cieplarnianych i CO_2. Ponadto w latach 1990–2016[18] zmniejszyło się zużycie energii w transporcie kolejowym i w coraz większym stopniu korzysta się z odnawialnych źródeł energii.

(6) Łącząc główne unijne szlaki transportowe z peryferyjnymi regionami i terytoriami, sektor kolei przyczynia się do zapewnienia społecznej, gospodarczej i terytorialnej spójności.

(7) Podczas gdy od 2007 r. udział kolejowych przewozów pasażerskich w unijnym transporcie lądowym wzrósł jedynie nieznacznie, udział kolejowego transportu towarów zmniejszył się. Na drodze do osiągnięcia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wciąż stoi wiele przeszkód, w tym konieczność ograniczenia do minimum hałasu. Wyeliminowanie tych przeszkód przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów i przyspieszeniu tempa innowacji umożliwi wykorzystanie pełnego potencjału kolei. Należy zatem w dalszym ciągu wspierać kolej, by mogła ona stać się bardziej atrakcyjna zarówno dla podróżujących, jak i dla przedsiębiorstw.

(8) W celu promowania transportu kolejowego zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności, należy ogłosić rok 2021 Europejskim Rokiem Kolei. Rok 2021 będzie ważnym rokiem dla unijnej polityki kolejowej; będzie to pierwszy pełny rok, w którym w całej Unii zostaną wdrożone przepisy uzgodnione w ramach czwartego pakietu kolejowego, mianowicie przepisy dotyczące otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich i ograniczenia kosztów i obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw kolejowych działających w całej Unii. W wielu państwach członkowskich rośnie zainteresowanie społeczeństwa koleją, w tym pociągami nocnymi, co obrazuje także popularność inicjatywy #DiscoverEU. Ponadto międzynarodowy festiwal sztuki „Europalia” w 2021 r. będzie poświęcony wpływowi kolei na sztukę oraz roli kolei jako potężnego promotora przemiany społecznej, gospodarczej i przemysłowej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Rok 2021 ogłasza się „Europejskim Rokiem Kolei” (zwanym dalej „europejskim rokiem”).

[18] Rocznik statystyczny DG ds. Mobilności i Transportu z 2019 r. „EU transport in figures” [„Transport UE w liczbach”] (źródło: Eurostat).

Artykuł 2

Cele

Celem Europejskiego Roku jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje wysiłków za rzecz zwiększania udziału kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz wspieranie tych wysiłków. Cele Europejskiego Roku obejmują w szczególności:

a) promowanie kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego i bezpiecznego rodzaju transportu, w szczególności przez podkreślanie roli kolei jako przełomowego czynnika, który pomoże w osiągnięciu przez Unię neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz przez docieranie do szerszego kręgu odbiorców, zwłaszcza do młodzieży;

b) podkreślanie europejskiego, transgranicznego wymiaru kolei, która łączy obywateli, umożliwia im poznawanie Unii w całej jej różnorodności, wspiera spójność i przyczynia się do integracji rynku wewnętrznego Unii;

c) zwiększanie wkładu kolei w rozwój gospodarki, przemysłu i społeczeństwa Unii, obejmującego w szczególności aspekty związane z rozwojem regionalnym, konkurencyjnością przemysłową, zrównoważoną turystyką, innowacjami, zatrudnieniem, kształceniem, młodzieżą i kulturą oraz poprawą dostępności dla osób z niepełnosprawnościami;

d) wnoszenie wkładu w promowanie kolei jako istotnego elementu relacji między Unią a krajami z nią sąsiadującymi, w szczególności na Bałkanach Zachodnich, z uwzględnieniem interesów i potrzeb krajów partnerskich oraz wiedzy eksperckiej Unii w zakresie transportu kolejowego.

Artykuł 3

Środki

1. Środki, jakie należy podjąć, aby osiągnąć cele określone w art. 2, obejmują następujące działania na poziomie Unii, krajowym, regionalnym lub lokalnym, powiązane z celami Europejskiego Roku:

   a) inicjatywy i imprezy służące promowaniu debaty, zwiększaniu świadomości i ułatwianiu zaangażowania obywateli, przedsiębiorstw i organów publicznych w celu przyciągnięcia większej liczby osób i towarów do kolei jako środka w walce ze zmianą klimatu za pośrednictwem wielu kanałów i narzędzi, w tym imprezy w państwach członkowskich;

   b) kampanie informacyjne, wystawy, działania motywacyjne, edukacja oraz kampanie na rzecz podnoszenia świadomości mające na celu zachęcenie do zmiany zachowań pasażerów, konsumentów i przedsiębiorstw oraz stymulowanie aktywnego wkładu ogółu społeczeństwa w osiągnięcie celu, jakim jest bardziej zrównoważony transport;

   c) dzielenie się doświadczeniami i dobrymi praktykami przez władze regionalne i lokalne, społeczeństwo obywatelskie, przedsiębiorstwa i szkoły w zakresie promowania korzystania z kolei oraz wdrażania zmian w zachowaniach na wszystkich szczeblach;

   d) przeprowadzanie analiz oraz innowacyjnych działań, a także upowszechnianie ich rezultatów w skali europejskiej lub krajowej; oraz

e) promowanie projektów i sieci związanych z europejskim rokiem, w tym za pośrednictwem mediów, sieci społecznościowych i innych społeczności internetowych.

2. Instytucje i organy Unii, a także państwa członkowskie mogą – odpowiednio na poziomie unijnym i krajowym – powoływać się na europejski rok i używać jego identyfikacji wizualnej w działaniach promocyjnych, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 4

Koordynacja na poziomie państw członkowskich

Za organizację uczestnictwa w europejskim roku na poziomie krajowym odpowiadają państwa członkowskie. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają koordynatorów krajowych. Koordynatorzy krajowi zapewniają koordynację odpowiednich działań na poziomie krajowym.

Artykuł 5

Koordynacja na poziomie Unii

1. Komisja regularnie zwołuje posiedzenia koordynatorów krajowych w celu koordynowania przebiegu europejskiego roku. Posiedzenia te służą również wymianie informacji na temat realizacji europejskiego roku na poziomie krajowym i unijnym; przedstawiciele Parlamentu Europejskiego mogą brać w udział w tych posiedzeniach jako obserwatorzy.

2. Koordynacja Europejskiego Roku na poziomie Unii ma charakter przekrojowy, tak aby stworzyć synergię między poszczególnymi unijnymi programami i inicjatywami na rzecz finansowania projektów w zakresie transportu kolejowego lub projektów, które mają aspekt dotyczący kolei.

3. Komisja zwołuje regularne spotkania zainteresowanych stron i przedstawicieli organizacji lub podmiotów działających w dziedzinie transportu kolejowego, w tym funkcjonujących ponadnarodowych sieci i właściwych organizacji pozarządowych, a także organizacji i społeczności skupiających młodzież, w celu uzyskania wsparcia przy realizacji europejskiego roku na poziomie Unii.

   Komisja, o ile będzie to możliwe ze względów budżetowych, może zorganizować zaproszenia do składania wniosków i projektów, które będą mogły otrzymać wsparcie ze względu na ich szczególny wkład w osiągnięcie celów europejskiego roku.

Artykuł 6

Współpraca międzynarodowa

W stosownych przypadkach, na potrzeby europejskiego roku, Komisja będzie współpracować z właściwymi organizacjami międzynarodowymi, zapewniając jednocześnie widoczność udziału Unii.

Artykuł 7

Monitorowanie i ocena

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat realizacji, wyników i ogólnej oceny inicjatyw przewidzianych w niniejszej decyzji.

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

SPIS TREŚCI

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI 14

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY 14

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy 14

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa (klaster programów) 14

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy: 14

1.4. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy 14

1.4.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy 14

1.4.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie 15

1.4.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań 15

1.4.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia 15

1.5. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy 16

1.6. Planowane tryby zarządzania 16

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA 17

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości 17

2.2. Systemy zarządzania i kontroli 17

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli 17

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia 17

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu) 17

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom 17

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY 19

3.1. Dział wieloletnich ram finansowych i proponowane nowe linie budżetowe po stronie wydatków 19

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki 20

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki 20

3.2.2. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne 22

3.2.2.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie 23

3.2.3. Udział osób trzecich w finansowaniu 24

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody 24

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Europejski Rok Kolei (2021)

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa *(klaster programów)*

(2020)

Obszar polityki: Mobilność i transport

(2021)

W ramach działu 1 „Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa”: klaster polityki 1 „Badania naukowe i innowacje” oraz klaster polityki 2 „Europejskie Inwestycje Strategiczne”.

W ramach działu 3 „Zasoby naturalne i środowisko”: klaster polityki 9: „Działania na rzecz środowiska i klimatu”.

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

X nowego działania

☐ nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego / działania przygotowawczego[19]

☐ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.4.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

W perspektywie krótkoterminowej: poprawa wizerunku kolei wśród obywateli i przedsiębiorstw, poprawa świadomości tego, jakie znaczenie ma zwiększenie roli kolei w transporcie pasażerskim i towarowym zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu.

W perspektywie długoterminowej: zwiększenie roli pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego w celu przyczynienia się do ograniczenia ilości gazów cieplarnianych emitowanych w wyniku działalności transportowej w Unii – zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu.

[19] O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Europejski, transgraniczny wymiar transportu, w szczególności transportu kolejowego. Przepisy Unii mające na celu osiągnięcie zintegrowanego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, np. zniesienie barier rynku krajowego oraz barier technicznych. Unijny wymiar środków mających na celu przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność zgodnie z celami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu.

1.4.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Każdy europejski rok organizowany na przestrzeni ostatnich 10 lat dowiódł swojej wartości jako skuteczne narzędzie podnoszenia świadomości, które miało wpływ zarówno na opinię publiczną, jak i czynniki opiniotwórcze oraz doprowadziło do powstania synergii między różnymi obszarami interwencji na poziomie Unii i państw członkowskich.

1.4.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia

Europejski Rok Kolei jest powiązany z innymi obszarami polityki unijnej, m.in. w zakresie rozwoju regionalnego, konkurencyjności przemysłowej, zrównoważonej turystyki, innowacji, zatrudnienia, kształcenia, młodzieży, kultury i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, a także z relacjami łączącymi Unię z jej sąsiedztwem. W ramach tego europejskiego roku podkreślany będzie europejski, transgraniczny wymiar europejskich kolei jako środka transportu towarów, środka służącego do podróżowania i poznawania, a także środka łączącego kontynent w zrównoważony i zorientowany na przyszłość sposób. Niektóre działania w ramach przedmiotowego europejskiego roku mogłyby być finansowane ze środków obecnych programów unijnych.

1.5. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

X ograniczony czas trwania

– **X** od 1.01.2020 do 31.12.2021

– **X** Okres trwania wpływu finansowego: od 2020 r. do 2021 r. w odniesieniu do środków na zobowiązania i od 2020 r. do 2022 r. w odniesieniu do środków na płatności.

☐ **nieograniczony czas trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.6. Planowane tryby zarządzania[20]

X Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

– ☐ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

– ☐ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

– ☐EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

– ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;

– ☐ organom prawa publicznego;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

– ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

– *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

[…]

[20] Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego można znaleźć pod adresem: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Program prac europejskiego roku Powołanie Komitetu Sterującego

2.2. Systemy zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

Zarządzanie bezpośrednie, o którym mowa w art. 62 ust. 1 lit. a) rozporządzenia finansowego, jest preferowanym sposobem zarządzania, ponieważ działania będzie realizowała Komisja Europejska, w szczególności DG ds. Mobilności i Transportu, która zapewni koordynację z państwami członkowskimi i różnymi zainteresowanymi stronami.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Zidentyfikowane ryzyko: brak widoczności inicjatyw; zbyt wysokie oczekiwania wobec ograniczonego budżetu. Struktura systemu kontroli wewnętrznej: regularna ocena ryzyka w ramach Komitetu Sterującego.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Kontrole są elementem systemu kontroli wewnętrznej DG ds. Mobilności i Transportu. Te nowe działania wygenerują nieistotne dodatkowe koszty kontroli na poziomie DG.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Należy określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. pochodzące ze strategii w zakresie zwalczania nadużyć finansowych.

Podczas realizacji działań finansowanych na mocy niniejszej decyzji Komisja zapewnia ochronę interesów finansowych Unii przez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – przez stosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar. Komisja jest upoważniona do przeprowadzania kontroli i weryfikacji na miejscu w ramach niniejszej decyzji, zgodnie z rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami. Jeżeli jest to niezbędne, dochodzenia są przeprowadzane przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz podlegają przepisom rozporządzenia (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń

prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział wieloletnich ram finansowych i proponowane nowe linie budżetowe po stronie wydatków

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Dział 1 [Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa]	Zróżn. / niezróżn.[21]	państw EFTA[22]	krajów kandydujących[23]	państw trzecich	w rozumieniu art. [21 ust. 2 lit. b)] rozporządzenia finansowego
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021–22) 01.02.02.50 02.03.01 Inne linie można zidentyfikować w procedurach budżetowych	Zróżn. / ~~niezróżn.~~	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE
Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Dział 3 [Zasoby naturalne i środowisko]	Zróżn. / niezróżn.[24]	państw EFTA[25]	krajów kandydujących[26]	państw trzecich	w rozumieniu art. [21 ust. 2 lit. b)] rozporządzenia finansowego
	09.02.xx Inne linie można zidentyfikować w procedurach budżetowych	Zróżn. / ~~niezróżn.~~	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE	~~TAK~~/NIE

21 Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane

22 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

23 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

24 Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane

25 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

26 Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

Programy i linie budżetowe wymienione poniżej są orientacyjne. Odpowiednia ilość środków finansowych zostanie określona w kontekście procedur budżetowych poprzez przegrupowanie środków w 2020 r. w ramach istniejącego programowania finansowego; w 2021 r. zostaną określone konkretne środki w ramach puli środków finansowych przyszłych programów i programowania finansowego zgodnie z mającymi zastosowanie wieloletnimi ramami finansowymi.

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	<…>	Dział 1 [Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa]; Dział 3 [Zasoby naturalne i środowisko]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po 2027***	**OGÓŁEM**
Środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (budżet na rok 2020) / 02.20.04.01 (2021–22) Działania wspierające europejską politykę transportową	Środki na płatności	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 „Horyzont Europa” 02.03.01 instrument „Łącząc Europę” – Transport 09.02 program LIFE	Środki na płatności	(2)		3,000	3,000						**6,000**
OGÓŁEM środki na działy 1 i 3	Środki na zobowiązania	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Środki na	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

	płatności										

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po 2027***	**OGÓŁEM**
Zasoby ludzkie		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Pozostałe wydatki administracyjne			0,010							**0,010**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po 2027***	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki z wszystkich DZIAŁÓW wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Środki na płatności	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– **X** Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Rok	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**OGÓŁEM**
DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Pozostałe wydatki administracyjne		0,010						**0,010**
Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Poza DZIAŁEM 7[27] wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Inne wydatki administracyjne								
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓŁEM	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

[27] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.2.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– **X** Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

Rok		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)								
W centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji		1	2	0,5				
W delegaturach								
Badania naukowe								
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC) – CA, LA, SNE, INT i JED [28] Dział 7								
Finansowanie z DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	– w centrali							
	– w delegaturach							
Finansowanie ze środków przydzielonych na program [29]	– w centrali							
	– w delegaturach							
Badania naukowe								
Inna linia budżetowa (proszę określić)								
OGÓŁEM		**1**	**2**	**0,5**				

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Organizacja i koordynacja kampanii informacyjnych i wydarzeń; zarządzanie zaproszeniami do składania wniosków; około 10 misji w państwach członkowskich w 2021 r.
Personel zewnętrzny	Nie dotyczy

[28] CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

[29] W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.3. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

– **X** nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– **X** Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.

ZAŁĄCZNIK DO OCENY SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

Tytuł wniosku/inicjatywy:

Europejski Rok Kolei (2021)

1. LICZBA I KOSZT ZASOBÓW LUDZKICH UZNANYCH ZA NIEZBĘDNE

2. KOSZT POZOSTAŁYCH WYDATKÓW ADMINISTRACYJNYCH

3. METODY OBLICZANIA SZACUNKOWYCH KOSZTÓW

3.1 Zasoby ludzkie

3.2 Pozostałe wydatki administracyjne

Niniejszy załącznik, ***wypełniony przez wszystkie dyrekcje generalne / służby uczestniczące we wniosku/inicjatywie****, musi towarzyszyć ocenie skutków finansowych regulacji, kiedy zostaną uruchomione międzywydziałowe konsultacje.*

Tabele danych są wykorzystywane jako materiał wyjściowy dla tabel zawartych w ocenie skutków finansowych regulacji. Służą one wyłącznie do użytku wewnętrznego w Komisji.

1. KOSZT ZASOBÓW LUDZKICH UZNANYCH ZA NIEZBĘDNE

☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**OGÓŁEM**	
		EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)																	
w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
w delegaturach Unii	AD																
	AST																
• Personel zewnętrzny[30]																	
Globalna koperta finansowa	CA																
	SNE																
	INT																
w delegaturach Unii	CA																
	LA																
	SNE																
	INT																
	JED																
Inna linia budżetowa (*określić*)																	

[30] CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

Suma cząstkowa – DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		OGÓŁEM	
		EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki	EPC	Środki
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)																	
Badania naukowe	AD																
	AST																
• Personel zewnętrzny[31]																	
Personel zewnętrzny w ramach środków operacyjnych (dawne linie „BA"). – w centrali	CA																
	SNE																
	INT																
- w delegaturach Unii	CA																
	LA																
	SNE																
	INT																
	JED																
Badania naukowe	CA																
	SNE																
	INT																
Inna linia budżetowa (*określić*)																	
Suma cząstkowa – Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych																	

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

[31] CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

2. KOSZT POZOSTAŁYCH WYDATKÓW ADMINISTRACYJNYCH

e) 1.☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

X Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Ogółem**
W centrali								
Wydatki na podróże służbowe i cele reprezentacyjne		0,010						**0,010**
Koszty konferencji i spotkań								
Komitety[32]								
Analizy i konsultacje								
Systemy informacyjne i zarządzania								
Sprzęt i usługi w zakresie ICT[33]								
Inne linie budżetowe (*określić w stosownych przypadkach*)								
W delegaturach Unii								
Wydatki na podróże służbowe, konferencje i cele reprezentacyjne								
Dalsze szkolenie personelu								
Nabywanie, wynajem i wydatki powiązane								
Sprzęt, meble, materiały i usługi								
Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych		**0,010**						**0,010**

[32] Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

[33] ICT – technologie informacyjno-komunikacyjne: konieczność konsultacji z DG ds. Informatyki.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Ogółem**
Wydatki na pomoc techniczną i administracyjną (oprócz personelu zewnętrznego) ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”)								
– w centrali								
- w delegaturach Unii								
Inne wydatki na zarządzanie w dziedzinie badań naukowych								
Inne linie budżetowe (*określić w stosownych przypadkach*)								
Suma cząstkowa – Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓŁEM DZIAŁ 7 i poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych		**0,010**						**0,010**

Potrzeby w zakresie środków administracyjnych zostaną pokryte ze środków już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3. METODA OBLICZANIA

3.1 Zasoby ludzkie

W niniejszej części określono metodę obliczania szacunkowych kosztów zasobów ludzkich uznanych za niezbędne (założenia co do obciążenia pracą, w tym konkretne stanowiska pracy (profile zawodowe wg Sysper 2), kategorie personelu i odpowiadające im średnie koszty)

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych
UWAGA: średnie koszty dla poszczególnych kategorii pracowników w centrali są dostępne na stronie BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony 1 EPC w 2020 r. na przygotowanie i koordynację wydarzeń 2 EPC w 2021 r. na zarządzanie zaproszeniami do składania wniosków 0,5 EPC w 2022 r. na sporządzenie sprawozdania końcowego
• Personel zewnętrzny

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych
• Jedynie stanowiska finansowane z budżetu na badania naukowe
• Personel zewnętrzny

3.2 Pozostałe wydatki administracyjne

Należy wskazać metodę obliczeń zastosowaną w odniesieniu do poszczególnych linii budżetowych, a w szczególności założenia będące podstawą obliczeń (np. liczba spotkań rocznie, średnie koszty itp.).

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych
Około 10 misji w państwach członkowskich w 2021 r.

Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych