ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 4.3.2020 г.
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно Европейска година на железопътния транспорт (2021 г.)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

В съобщението си от 11 декември 2019 г.[1] Комисията представи Европейски зелен пакт за Европейския съюз и неговите граждани. В съобщението Комисията препотвърждава ангажимента си за справяне с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда, които се явяват основната задача на сегашното поколение. Съобщението представлява нова стратегия за растеж, която има за цел превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, която през 2050 г. няма да произвежда нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж няма да зависи от използването на ресурси. Европейският зелен пакт е неразделна част от стратегията на Комисията за изпълнение на Програмата до 2030 г. на Организацията на обединените нации и целите за устойчиво развитие[2]. Целта за постигане на неутрален по отношение на климата Европейски съюз до 2050 г. беше одобрена от Европейския съвет в неговите заключения от 12 декември 2019 г[3]. и от Европейския парламент в неговата резолюция от 15 януари 2020 г[4].

В Европейския зелен пакт се призовава по-специално за ускоряване на прехода към устойчива и интелигентна мобилност, тъй като транспортът произвежда една четвърт от емисиите на парникови газове в Съюза и този дял продължава да расте. За да се постигне неутралност по отношение на климата, е необходимо до 2050 г. емисиите в транспортния сектор да бъдат съкратени с 90 %, като за това намаляване трябва да допринесат всички видове транспорт. Като част от Европейския зелен пакт Комисията обяви, че през 2020 г. ще бъде приета стратегия за устойчива и интелигентна мобилност, в която ще бъдат предвидени мерки за справяне с това предизвикателство, които ще обхванат всички източници на емисии. Наред с другите планирани действия следва значителна част от вътрешните товари — 75 % от които днес се превозват по шосе, да се пренасочат към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

Железопътният транспорт, който е един от най-екологосъобразните и енергийноефективни видове транспорт, трябва да играе важна роля за по-бързо намаляване на емисиите от транспорта. В действителност железопътният транспорт е до голяма степен електрифициран и отделя далеч по-малко CO2 от автомобилния или въздушния транспорт за еднакво разстояние. Това е и единственият вид транспорт, при който емисиите на CO2 намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам въпреки увеличаването на обема на транспортираните пътници и стоки: през 2016 г. делът на железопътния транспорт е представлявал само 0,5 % от общите емисии на CO2 в транспортния сектор. Освен това на железопътния транспорт се падат едва 2 % от общото потребление на енергия в целия сектор в Съюза, докато с него през 2016 г. са превозени 11,2 % от товарите и 6,6 % от пътниците като дял от всички видове

---

1 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейският зелен пакт, от 11 декември 2019 г. (COM/2019/640 final).

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

3 Заключения на Европейския съвет от 12 декември 2019 г. https://www.consilium.europa.eu/media/41771/12-euco-final-conclusions-bg.pdf

4 Резолюция на Европейския парламент от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт (2019/2956 (RSP).

транспорт[5]. В периода 1990 — 2016 г[6]. железопътният транспорт е намалил потреблението си на енергия, като все повече се използват възобновяеми енергийни източници.

Макар че в периода 2007—2016 г. железопътният превоз на пътници в Съюза като дял от сухопътния транспорт се е увеличил от 7,0 % на 7,6 % , железопътният превоз на товари е намалял до 16,65 % през 2017 г., след като през 2011 г. е отбелязал най-високото си равнище от 19 %[7]. Продължават да съществуват много пречки за постигането на истинско единно европейско железопътно пространство, включително по отношение на свеждане на шума до минимум. Преодоляването на тези пречки заедно с намаляването на разходите и ускоряването на иновациите ще позволят на железопътния транспорт да реализира пълния си потенциал. Поради това железопътният транспорт се нуждае от допълнителен стимул, за да стане по-привлекателен за пътниците и предприятията като средство за транспорт, което да отговаря както на техните ежедневни нужди за придвижване, така и по отношение на мобилността на по-дълги разстояния. Увеличаването на дела на пътниците и товарите, транспортирани по релси, ще допринесе и за намаляването както на задръстванията, така и на емисиите, опасни за човешкото здраве, по-специално замърсяването на въздуха.

Предложението за обявяване на 2021 г. за Европейска година на железопътния транспорт има за цел да популяризира този вид транспорт в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт, включително по отношение на устойчивата и интелигентна мобилност. Чрез проекти, дискусии, събития, изложби и инициативи в цяла Европа Европейската година на железопътния транспорт ще популяризира железниците сред гражданите, предприятията и публичните органи като привлекателен и устойчив начин за придвижване в цяла Европа, като се постави акцент върху неговия иновативен характер и обхващаш целия Съюз мащаб. Целта на инициативата е посредством специални прояви и комуникационни кампании да се достигне до гражданите, които не използват железопътния транспорт, и да убеди повече хора и предприятия да се възползват от него.

2021 г. е важна година за политиката на Съюза в областта на железопътния транспорт. Това ще бъде първата пълна година, през която в целия ЕС ще се прилагат правилата, договорени в рамките на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт[8] — по-специално относно отварянето на пазара на вътрешните услуги за превоз на пътници и относно намаляването на разходите и административната тежест за железопътните предприятия, действащи в целия ЕС. Съдейки по популярността на #DiscoverEU, в редица държави членки се наблюдава нарастващ обществен интерес към железниците, включително нощните влакове[9]. Освен това изданието през 2021 г. на международния фестивал на изкуствата „Европалия“[10] ще бъде посветено на влиянието на железопътния транспорт върху изкуствата и ще подчертае неговата роля като мощен стимул за социалните, икономическите и индустриалните промени. Поради това се счита, че 2021 г. е много подходящо време за провеждането на тази инициатива.

5 Статистически джобен наръчник за транспорта на ЕС за 2019 г.
6 Статистически джобен наръчник за транспорта на ЕС за 2019 г.
7 Статистически джобен наръчник за транспорта на ЕС за 2019 г.
8 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_bg
9 https://europa.eu/youth/discovereu_bg
10 https://europalia.eu

Както при всички тематични европейски години в миналото основната цел е да се повиши осведомеността относно предизвикателствата и възможностите и да се подчертае ролята на Съюза в намирането на общи решения. Целта на Европейската година на железопътния транспорт е да насърчава и подкрепя усилията на Съюза, държавите членки, регионалните и местните органи и други организации за увеличаване на дела на пътниците и товарите, превозвани с железопътен транспорт. По-специално Европейската година следва да популяризира железопътния транспорт като устойчив, иновативен и безопасен вид транспорт, като посланието трябва да достигне до широката общественост, особено до младите хора. Тя следва също така да подчертава европейския и трансграничния характер на железопътния транспорт, който сближава гражданите, позволява им да опознаят Съюза в цялото му многообразие, насърчава социалното сближаване и допринася за интегрирането на вътрешния пазар на Съюза. Инициативата следва също така да доведе до увеличаване на дела на железопътния транспорт в икономиката, промишлеността и обществения живот на Съюза като цяло и да постави железопътния транспорт като важен елемент в отношенията между Съюза и третите държави, по-специално на Западните Балкани.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Както се посочва по-горе, Европейска година на железопътния транспорт ще популяризира този вид транспорт в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт, включително по отношение на устойчивата и интелигентна мобилност. Тя освен това ще бъде естествено продължение на съществуващите инициативи и политики, свързани с железопътния транспорт, като отварянето на пазара на вътрешните услуги за превоз на пътници и намаляването на разходите и административната тежест за железопътните предприятия, действащи в целия Съюз. Подобно на други тематични европейски години мерките ще включват кампании, мероприятия, проекти и инициативи за информиране и насърчаване на равнището на Съюза, както и на национално, регионално и местно равнище. Чрез тях ще се предават ключови послания и ще се разпространява информация за примери за добра практика.

Европейската година ще бъде възможност да се насърчи съвместната работа на публичните органи на държавите членки и на сектора за популяризиране на железопътния транспорт. Ще бъдат положени всички усилия, за да се гарантира, че дейностите, които се организират през Европейската година, съответстват на нуждите и условията във всяка държава членка. По тази причина държавите членки трябва да назначат национален координатор, който да отговаря за организирането на тяхното участие в Европейската година на железопътния транспорт. Ще бъде сформирана европейска ръководна група, включваща представители на националните координатори. Комисията ще организира работни срещи на националните координатори за координиране на дейностите, свързани с Европейската година, и за обмен на информация по изпълнението на национално равнище и на равнището на Съюза.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Европейската година на железопътния транспорт е свързана с други области на политиката на Съюза, като например регионалното развитие, промишлеността, конкурентоспособността, устойчивия туризъм, иновациите, заетостта, образованието, младежта, културата и достъпността за хората с увреждания, както и връзките на Съюза със съседните държави. Тя ще подчертае европейския и трансграничния характер на железопътния транспорт като средство за придвижване на стоки, пътуване, опознаване

и свързване на континента по устойчив и ориентиран към бъдещето начин. Някои дейности в рамките на Европейската година биха могли да бъдат финансирани по линия на съществуващи програми на Съюза, като например „Хоризонт Европа“, Механизма за свързване на Европа, структурните и инвестиционните фондове на Съюза, „Творческа Европа“, „Еразъм +“, „DiscoverEU“ или „Европа за гражданите“.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на това предложение е член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Член 91 предвижда, че като се вземат предвид специалните аспекти на превозите, Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социален комитет и с Комитета на регионите, установяват подходящи разпоредби за целите на прилагането на член 90 от ДФЕС. Член 90 от ДФЕС гласи, че целите на Договорите се осъществяват в рамките на обща транспортна политика. Основната цел на настоящото предложение е да допринесе за увеличаване на дела на пътническия и товарен железопътен транспорт. Тази цел попада в приложното поле на член 91 ДФЕС.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5, параграф 3 от Договора за Европейския съюз (ДЕС). Целите на настоящото предложение не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен единствено чрез действия, предприемани от държавите членки. Това се дължи на факта, че при действия само на национално равнище не би могло да се извлече полза от обмена на опит и добри практики между държавите членки в европейски мащаб. В член 3, параграф 3 от ДЕС се посочва по-специално, че Европейският съюз установява вътрешен пазар, работи за устойчивото развитие на Европа, основаващо се, наред с другото, на подобряване качеството на околната среда, насърчава научния и техническия прогрес, както и икономическото, социалното и териториалното сближаване. Съюзът преследва своите цели чрез подходящи средства в зависимост от областите на компетентност, които са му предоставени с Договорите. Освен това действията на равнището на Съюза ще бъдат в подкрепа на дейностите на държавите членки в рамките на Европейската година, като допринесат за по-голяма популярност, установяване на многостранни партньорства, транснационален обмен на информация и повишаване на осведомеността и разпространението на добри практики в целия Съюз.

• Пропорционалност

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност, предвиден в член 5, параграф 4 от ДЕС. Предлага се опростен начин на действие. Той се основава на съществуващите програми, като акцентът се поставя върху информационните дейности, свързани с тематиката на Европейската година. Това не поражда непропорционални ограничения, свързани с управлението, за изпълняващите предложението административни органи. Действията на Съюза ще подкрепят и допълват усилията на държавите членки и сектора. Те, на първо място, ще повишат ефективността на собствените инструменти на Съюза. На второ място, ще спомогнат за насърчаване на полезните взаимодействия и сътрудничеството между държавите членки, регионалните и местните органи, частните и публичните предприятия и

гражданското общество като цяло. Действията на Съюза няма да надхвърлят необходимото за справяне с установените предизвикателства.

- **Избор на инструмент**

Решение на Европейския парламент и на Съвета е най-подходящият инструмент за осигуряване на пълната ангажираност на законодателния орган с обявяването на 2021 година за Европейска година на железопътния транспорт.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не се прилага.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Идеята за обявяване на 2021 г. за Европейска година на железопътния транспорт беше обсъдена на 9 декември 2019 г. с различни представители на железопътния сектор (CER, UNIFE, EIM, ERFA — AllRail), Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), Shift2Rail и Европалия. Всички участници изразиха широка подкрепа за тази инициатива, отбелязвайки трансграничния характер на железопътния транспорт и неговата роля за постигане на целта за декарбонизация. Очаква се заинтересованите страни в железопътния сектор, особено железопътните предприятия, управителите на гари, производителите и националните органи да вземат активно участие в организирането на прояви на съюзно, национално и местно равнище по линия на Европейската година. След разговори с организаторите на международния фестивал на изкуствата „Европалия“ стана ясно, че съществува голям потенциал за взаимодействие с Европейската година. Европейският икономически и социален комитет и Комитетът на регионите наскоро приеха становища по собствена инициатива[11], [12], които показват интереса на техните членове към насърчаването на железопътния транспорт като устойчив и иновативен вид транспорт.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Не се прилага.

- **Оценка на въздействието**

Не е необходима оценка на въздействието, тъй като целите на предложената инициатива попадат в рамките на целите на съществуващи програми на Съюза. Предложената инициатива няма да задължи Комисията да предприема каквито и да било специални действия от законодателно естество. Тя също така няма да окаже съществено социално или икономическо въздействие или въздействие върху околната среда, надхвърлящо границите на съществуващите инструменти.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Не се прилага.

---

[11] Становище на Европейския икономически и социален комитет — Гарантиране на приобщаващ секторен преход към цифровизирана железопътна индустрия (прието на 30.10.2019 г., CCMI/169-EESC-2019).

[12] Становище на Комитета на регионите — Потенциалът на железопътния сектор за изпълнение на политическите приоритети на ЕС (приет на 4 декември 2019 г., CDR 1939/2019).

- **Основни права**

Не се прилага.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВУРХУ БЮДЖЕТА

Необходимите финансови средства за изпълнението на настоящото решение за периода 2020—2021 г. се оценяват на 8 000 000 EUR. Изпълнението на Европейската година предполага подходящо финансиране, което да бъде определено в контекста на бюджетните процедури за 2020 г. и 2021 г. в съответствие с многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Предложението включва задължение за Комисията да докладва до 31 декември 2022 г. относно изпълнението, резултатите и общата оценка на инициативите, проведени в рамките на Европейската година.

2020/0035 (COD)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно Европейска година на железопътния транспорт (2021 г.)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[13],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[14],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) В съобщението си от 11 декември 2019 г.[15] Комисията представи Европейски зелен пакт за Европейския съюз и неговите граждани. Пактът е нова стратегия за растеж, която има за цел превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж няма да зависи от използването на ресурси.

(2) В заключенията си от 12 декември 2019 г.[16] Европейският съвет одобри целта за постигане до 2050 г. на неутрален по отношение на климата Европейски съюз.

(3) В резолюцията си от 15 януари 2020 г.[17] Европейският парламент приветства съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт и призова необходимият преход към неутрално по отношение на климата общество да бъде извършен най-късно до 2050 г.

(4) Целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт, изискват трансформация на икономиката на Съюза и преосмисляне на политиките, по-специално в областта на транспорта и мобилността, което налага по-бърз преход към устойчива и интелигентна мобилност. Транспортът произвежда една четвърт от емисиите на парникови газове в Съюза, като неговият дял продължава да расте. За да се постигне неутралност по отношение на климата, е необходимо до 2050 г. емисиите в транспортния сектор да бъдат

[13] ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

[14] ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

[15] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейският зелен пакт, от 11 декември 2019 г. (COM/2019/640 final).

[16] Заключения на Европейския съвет от 12 декември 2019 г.

[17] Резолюция на Европейския парламент от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт (2019/2956 (RSP).

съкратени с 90 %, Постигането на устойчив транспорт означава нуждите на потребителите да се поставят на първо място и да им се осигурят по-евтини, по-достъпни, по-здравословни и по-чисти алтернативи на сегашния им начин на придвижване. Европейският зелен курс предвижда да се ускори преходът към устойчива и интелигентна мобилност, за да се отговори на тези предизвикателства. По-специално значителна част от вътрешните товари — 75 % от които днес се превозват по шосе, следва да се пренасочат към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

(5) Железопътният транспорт може да играе важна роля като решаващ фактор за постигане до 2050 г. на целта за неутралност по отношение на климата. Той е един от най-екологосъобразните и енергийноефективни видове транспорт. Железопътният транспорт е до голяма степен електрифициран и отделя далеч по-малко емисии на CO2 от автомобилния или въздушния транспорт за еднакво разстояние. Също така това е единственият вид транспорт, при който емисиите на парникови газове и емисиите на CO2 намаляват постоянно от 1990 г. насам. В периода 1990 — 2016 г[18]. железопътният транспорт е намалил потреблението си на енергия, като все повече се използват възобновяеми енергийни източници.

(6) Железопътният сектор допринася за социалното, икономическото и териториалното сближаване, тъй като чрез него основните транспортни коридори на Съюза се свързват с периферните региони и територии.

(7) Макар че пътническият железопътен транспорт отбелязва слабо увеличение като дял от сухопътния транспорт в Съюза от 2007 г. насам, делът на товарните превози е намалял. Продължават да съществуват много пречки за постигането на истинско единно европейско железопътно пространство, включително по отношение на свеждане на шума до минимум. Преодоляването на тези пречки заедно с намаляването на разходите и ускоряването на иновациите ще позволят на железопътния транспорт да реализира пълния си потенциал. Поради това железопътният транспорт трябва да бъде допълнително стимулиран, за да стане по-привлекателен за пътниците и предприятията.

(8) 2021 г. следва да бъде обявена за Европейска година на железопътния транспорт, за да се популяризира този вид транспорт в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт, включително по отношение на устойчивата и интелигентна мобилност. 2021 г. ще бъде важна година за политиката на Съюза в областта на железопътния транспорт, тъй като това ще бъде първата пълна година, през която в целия Съюз ще се прилагат правилата, договорени в рамките на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, по-специално относно отварянето на пазара на вътрешните услуги за превоз на пътници и относно намаляването на разходите и административната тежест за железопътните предприятия, действащи в целия Съюз. Съдейки по популярността на # DiscoverEU, в редица държави членки се наблюдава нарастващ обществен интерес към железниците, включително нощните влакове. Освен това изданието на международния фестивал на изкуствата „Европалия“ през 2021 г. ще бъде посветено на влиянието на железопътния транспорт върху изкуствата и ще подчертае ролята на железопътния транспорт като мощен стимул за социалните, икономическите и индустриалните промени.

[18] Статистически наръчник на ГД „Мобилност и транспорт“ за 2019 г. „Транспортът на ЕС в цифри“ (източник: Евростат).

ПРИЕХА НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предмет

2021 г. се определя за Европейска година на железопътния транспорт (наричана по-долу „Европейската година“).

Член 2

Цели

Целта на Европейската година е да насърчава и подкрепя усилията на Съюза, държавите членки, регионалните и местните органи и други организации за увеличаване на дела на пътниците и товарите, превозвани с железопътен транспорт. По-конкретно чрез Европейската година:

а) се насърчава използването на железопътния транспорт като устойчив, иновативен и безопасен вид транспорт, по-специално като се подчертава неговата решаваща роля за постигането до 2050 г. на целта на Съюза за неутралност по отношение на климата, като това послание се разпространява сред широката общественост, особено сред младите хора;

б) се изтъква неговият европейски и трансграничен характер, който сближава гражданите, позволява им да опознаят Съюза в цялото му многообразие, насърчава социалното сближаването и допринася за интегрирането на вътрешния пазар на Съюза.

в) се засилва приносът на железопътния транспорт в икономиката, промишлеността и общественото развитие на Съюза, което обхваща по-специално аспектите на регионалното развитие, промишлената конкурентоспособност, устойчивия туризъм, иновациите, заетостта, образованието, младежта и културата, и подобряването на достъпността за хората с увреждания;

г) се допринася за налагането на железопътния транспорт като важен елемент в отношенията между Съюза и съседните страни, по-специално на Западните Балкани, като в основата са поставени интересът и нуждите на страните партньори и експертният опит на Съюза в областта на железопътния транспорт.

Член 3

Съдържание на мерките

1. Мерките, които трябва да се вземат за постигане на целите, определени в член 2, включват следните дейности на равнището на Съюза, на национално, регионално или местно равнище, които са свързани с целите на Европейската година:

   а) инициативи и прояви, организирани чрез различни канали и инструменти, включително мероприятия в държавите членки, за насърчаване на дебата, повишаване на осведомеността и на ангажираността на гражданите, предприятията и публичните органи за привличане на повече хора и стоки в железопътния транспорт като средство за борба с изменението на климата;

б) изложения, информационни и образователни кампании, и кампании за набиране на идеи и повишаване на осведомеността с цел насърчаване на промените в поведението на пътниците, потребителите и предприятията и стимулиране на широката общественост активно да допринесе за постигането на целите за по-устойчив транспорт;

в) споделяне на опит и добри практики на националните, регионалните и местните органи, на гражданското общество, предприятията и училищата за насърчаване на използването на железопътния транспорт и за осъществяване на поведенчески промени на всички равнища;

г) провеждане на проучвания и иновационни дейности и оповестяване на резултатите от тях в европейски или национален мащаб; както и

д) насърчаване на проекти и мрежи, свързани с Европейската година, включително чрез медиите, социалните мрежи и други онлайн групи.

2. При популяризиране на посочените в параграф 1 дейности съответно на равнището на Съюза и на национално равнище институциите и органите на Съюза, както и държавите членки могат да се позовават на Европейската година и да използват свързаните с нея визуални материали.

Член 4

Координация на равнището на държавите членки

Държавите членки отговарят за организацията на участието в Европейската година на национално равнище. За тази цел държавите членки определят национални координатори. Националните координатори осигуряват координацията на съответните дейности на национално равнище.

Член 5

Координация на равнището на Съюза

1. Комисията свиква редовни срещи на националните координатори за координиране на протичането на Европейската година. Тези срещи служат също така за обмен на информация относно изпълнението на Европейската година на национално равнище и на равнището на Съюза. Представители на Европейския парламент могат да участват в тях като наблюдатели.

2. При координация на Европейската година на равнището на Съюза се следва хоризонтален подход с оглед създаването на взаимодействия между различните програми и инициативите на Съюза, насочени към финансиране на проекти в железопътния транспорт или проекти, които имат отражение върху него.

3. Комисията организира редовни срещи на заинтересованите страни и представителите на европейски организации или органи, развиващи дейност в областта на железопътния транспорт, включително съществуващите транснационални мрежи и заинтересовани НПО, а също и младежки организации и общности, които да я подпомагат в реализирането на Европейската година на равнището на Съюза.

При наличие на необходимия бюджет Комисията може да организира покани за представяне на предложения и проекти, които могат да получат подкрепа поради изключителния им принос към целите на годината.

Член 6

Международно сътрудничество

За целите на Европейската година Комисията ще си сътрудничи, когато е необходимо, с компетентните международни организации, като същевременно популяризира участието на Съюза.

Член 7

Мониторинг и оценка

До 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно изпълнението, резултатите и общата оценка на инициативите, предвидени в настоящото решение.

Член 8

Влизане в сила

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

СЪДЪРЖАНИЕ

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА 12

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 12

1.1. Наименование на предложението/инициативата 12

1.2. Съответни области на политиката (програмен клъстер) 12

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с12

1.4. Мотиви за предложението/инициативата 12

1.4.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочен или дългосрочен план, включително подробен график за изпълнението на инициативата 12

1.4.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на Съюза и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки. 12

1.4.3. Изводи от подобен опит в миналото 13

1.4.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други актове 13

1.5. Срок на действие и финансово отражение 14

1.6. Планирани методи на управление 14

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ 15

2.1. Правила за мониторинг и докладване 15

2.2. Системи за управление и контрол 15

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол 15

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им 15

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване) 15

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности 15

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 16

3.1. Функция от многогодишната финансова рамка и предложени нови разходни бюджетни редове 16

3.2. Очаквано отражение върху разходите 17

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите 17

3.2.2. Резюме на очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи 19

3.2.2.1. Очаквани нужди от човешки ресурси 20
3.2.3. Финансов принос от трети страни 21
3.3. Очаквано отражение върху приходите 21

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Европейска година на железопътния транспорт (2021 г.)

1.2. Съответни области на политиката *(програмен клъстер)*

(2020 г.)

Област на политиката: мобилност и транспорт

(2021 г.)

По функция 1 „Единен пазар, иновации и цифрова сфера“: политически клъстер 1 „Научни изследвания и иновации“ и политически клъстер 2 „Европейски стратегически инвестиции“.

По функция 3 „Природни ресурси и околна среда“: политически клъстер 9: „Околна среда и действия в областта на климата“.

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

X ново действие

☐ ново действие след пилотен проект/подготвително действие [19]

☐ продължаване на съществуващо действие

☐ сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие

1.4. Мотиви за предложението/инициативата

1.4.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Краткосрочни: подобряване на имиджа на железопътния транспорт сред гражданите и предприятията, повишаване на осведомеността за значението на преминаването на повече пътници и товари към железопътния транспорт в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт.

Дългосрочни: увеличаване на модалния дял на пътниците и товарите, превозвани по железопътните линии, за да се допринесе за намаляване на емисиите на парникови газове, отделяни от транспортните дейности в Съюза, в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт.

[19] Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

1.4.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Европейски и трансграничен характер на транспорта, и по-специално на железопътния транспорт. Законодателство на Съюза за изграждане на интегрирано единно европейско железопътно пространство, като например премахване на националните пазарни и технически бариери.

Мерки, прилагани в целия Съюз, насочени към ускоряване на прехода към устойчива и интелигентна мобилност в съответствие с целите, определени в съобщението на Комисията относно Европейския зелен пакт.

1.4.3. Изводи от подобен опит в миналото

Опитът от организираните през изминалите 10 години тематични европейски години показва, че те са ефективни инструменти за повишаване на осведомеността, като оказват въздействие както върху широката общественост, така и върху разпространителите на информация, и са създали синергии между различни области на действие на равнището на Съюза и държави членки.

1.4.4. Съвместимост и евентуална синергия с други подходящи инструменти

Европейската година на железопътния транспорт е свързана с други области на политиката на Съюза, като например регионалното развитие, промишлеността, конкурентоспособността, устойчивия туризъм, иновациите, заетостта, образованието, младежта, културата и достъпността за хората с увреждания, както и връзките на Съюза със съседните държави. Тя ще подчертае европейския и трансграничен характер на европейския железопътен транспорт като средство за придвижване на стоки, пътуване, опознаване и свързване на континента по устойчив и ориентиран към бъдещето начин. Някои дейности в рамките на Европейската година биха могли да бъдат финансирани по линия на съществуващите програми на Съюза.

1.5. Срок на действие и финансово отражение

X ограничен срок на действие

– **X** в сила от 1.1.2021 г. до 31.12.2021 г.

– **X** финансово отражение от 2020 г. до 2021 г. върху бюджетните кредити за поети задължения и от 2020 г. до 2022 г. върху бюджетните кредити за плащания.

☐Неограничен срок на действие

– Изпълнение с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,

– последван от функциониране с пълен капацитет.

1.6. Планирани методи на управление[20]

X Пряко управление от Комисията

– ☐ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;

– ☐ от изпълнителните агенции

☐ **Споделено управление** с държавите членки

☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

– ☐ трети държави или на органите, определени от тях;

– ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);

– ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;

– ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;

– ☐ публичноправни органи;

– ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;

– ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;

– ☐ лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.

– *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.*

Забележки

[…]

[20] Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Работна програма на Европейската година Сформиране на управителен комитет

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

Прякото управление съгласно член 62, параграф 1, буква а) от Финансовия регламент е предпочитаният начин, тъй като действията ще се изпълняват от Европейската комисия, и по-специално ГД „Мобилност и транспорт“, която ще осигури координацията с държавите членки и различните заинтересовани страни.

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването на рисковете

Установени рискове: недостатъчно популяризиране на инициативите; твърде големи очаквания с оглед на ограничения бюджет. Параметри на системата за вътрешен контрол: редовна оценка на риска в рамките на управителния комитет.

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

Контролът е част от системата за вътрешен контрол на ГД „Мобилност и транспорт“. Тези нови дейности ще генерират незначителни допълнителни разходи за контрол на равнище ГД.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Комисията гарантира, че когато се изпълняват действия, финансирани съгласно настоящото решение, финансовите интереси на Съюза са защитени чрез прилагането на мерки за предотвратяване на измами, корупция и всякакви други незаконни действия чрез ефективен контрол и чрез възстановяване на неправомерно изплатените суми, а при откриването на нередности — посредством ефективни, пропорционални и възпиращи санкции. Комисията е оправомощена да извършва контрол и проверки на място съгласно настоящото решение в съответствие с Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности. Ако е необходимо, се извършват разследвания от Европейската служба за борба с измамите съгласно Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г.

относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF).

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Функция от многогодишната финансова рамка и предложени нови разходни бюджетни редове

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Вноска			
	Функция 1 [Единен пазар, иновации и цифрови технологии]	Многогод./ едногод.[21]	от държави от ЕАСТ[22]	от държави кандидатки [23]	от трети държави	по смисъла на член [21, параграф 2, буква б)] от Финансовия регламент
	06.02.05.00 (2020 г.) / 02.20.04.01 (2021-22 г.) 01.02.02.50 02.03.01 В бюджетните процедури могат да бъдат посочени и други бюджетни редове.	~~Многогод./едногод.~~	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ
Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Вноска			
	Функция 3 [Природни ресурси и околната среда]	Многогод./ едногод.[24]	от държави от ЕАСТ[25]	от държави кандидатки [26]	от трети държави	по смисъла на член [21, параграф 2, буква б)] от Финансовия регламент
	09.02.xx В бюджетните процедури могат да бъдат посочени и други бюджетни редове.	Многогод./~~едногод.~~	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ	~~ДА~~/НЕ

21 Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.
22 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.
23 Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.
24 Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.
25 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.
26 Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

Посочените по-долу програми и бюджетни редове са ориентировъчни. Ще бъде определено подходящо финансиране в контекста на бюджетните процедури чрез преразпределение на средства през 2020 г. в рамките на съществуващото финансово планиране; през 2021 г. ще бъдат определени специални бюджетни кредити в рамките на пакетите на бъдещите програми и финансовото програмиране в съответствие с приложимите многогодишни финансови рамки.

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	<…>	Функция 1 [Единен пазар, иновации и цифрови технологии]; Функция 3 [Природни ресурси и околната среда]

			2020 г.	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	***След 2027 г.***	**ОБЩО**
Бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (бюджет за 2020 г.)/02.20.04.01 (2021—2022 г.) Дейности за подкрепа на европейската транспортна политика	Плащания	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Хоризонт Европа 02.03.01 Механизъм за свързване на Европа — Транспорт 09.02 LIFE	Плащания	(2)		3,000	3,000						**6,000**
ОБЩО бюджетни кредити за функции	Поети задължения	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**

1 и 3	Плащания	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		2020 г.	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	***След 2027 г.***	**ОБЩО**
Човешки ресурси		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Други административни разходи			0,010							**0,010**
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = общо плащания)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		2020 г.	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	***След 2027 г.***	**ОБЩО**
ОБЩО бюджетни кредити по всички ФУНКЦИИ от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Плащания	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Резюме на очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

– ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи

– **X** Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Години	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**ОБЩО**
ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Други административни разходи		0,010						**0,010**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Извън ФУНКЦИЯ 7[27] от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор — извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетните кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

[27] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.2.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

– ☐ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси

– **X** Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

Години		**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**
•Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)								
Централа и представителства на Комисията		1	2	0,5				
Делегации								
Научни изследвания								
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: FTE) — ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД[28] Функция 7								
Финансирани от ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	- в централата							
	- в делегациите							
Финансирани от финансовия пакет на програмата [29]	- в централата							
	- в делегациите							
Научни изследвания								
Други бюджетни редове (да се посочат)								
ОБЩО		**1**	**2**	**0,5**				

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на действието и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и временно наети служители	Организиране и координиране на информационни кампании и мероприятия; управление на поканите за предложения; около 10 мисии в държавите членки през 2021 г.
Външен персонал	Не се прилага.

[28] ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

[29] Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.3. Участие на трети страни във финансирането

Предложението/инициативата:

– **X** не предвижда съфинансиране от трети страни

3.3. Очаквано отражение върху приходите

– **X** Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.

ПРИЛОЖЕНИЕ
към ЗАКОНОДАТЕЛНАТА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

Наименование на предложението/инициативата:

Европейска година на железопътния транспорт (2021 г.)

1. БРОЙ И РАЗХОДИ ЗА СЧИТАНИТЕ ЗА НЕОБХОДИМИ ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ

2. ДРУГИ АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ

3. МЕТОДИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ОЦЕНКА НА РАЗХОДИТЕ

3.1 Човешки ресурси

3.2 Други административни разходи

*Настоящото приложение, **което се попълва от всяка генерална дирекция/служба, участваща в предложението/инициативата**, трябва да придружава законодателната финансова обосновка, когато се провежда междуведомствената консултация.*

Данните от таблиците са включени в таблиците в законодателната финансова обосновка. Те са само за вътрешна употреба в рамките на Комисията.

1. РАЗХОДИ ЗА СЧИТАНИТЕ ЗА НЕОБХОДИМИ ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ

☐ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси

X Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		**2020 г.**		**2021 г.**		**2022 г.**		**2023 г.**		**2024 г.**		**2025 г.**		**2026 г.**		**ОБЩО**	
		ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)																	
Централа и представителства на Комисията	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
В делегациите на Съюза	AD																
	AST																
• Външен персонал[30]																	
Общ пакет	ДНП																
	КНЕ																
	ПНА																
В делегациите на Съюза	ДНП																
	МП																
	КНЕ																
	ПНА																
	МЕД																
Други бюджетни редове (*да се посочат*)																	

[30] ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на действието и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		**2020 г.**		**2021 г.**		**2022 г.**		**2023 г.**		**2024 г.**		**2025 г.**		**2026 г.**		**ОБЩО**	
		ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити	ЕПРВ	Бюджетни кредити
•Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)																	
Научни изследвания	AD																
	AST																
• Външен персонал[31]																	
Външен персонал от бюджетни кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“). - в централата	ДНП																
	КНЕ																
	ПНА																
Външен персонал от бюджетни кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“). - в делегациите на Съюза	ДНП																
	МП																
	КНЕ																
	ПНА																
	МЕД																
Научни изследвания	ДНП																
	КНЕ																
	ПНА																
Други бюджетни редове (*да се посочат*)																	
Междинен сбор — извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка																	

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на действието и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

[31] ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

2. ДРУГИ АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ

(a) 1.☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи

X Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**Общо**
В централата:								
Разходи за мисии и представителни разходи		0,010						**0,010**
Разходи за конференции и срещи								
Комитети[32]								
Проучвания и консултации								
Информационни системи и системи за управление								
ИКТ оборудване и услуги[33]								
Други бюджетни редове (*да се посочи, където е необходимо*)								
В делегациите на Съюза								
Разходи за командировки, конференции и представителни цели								
Повишаване на професионалната квалификация								
Придобиване, наемане и свързани с това разходи								
Оборудване, обзавеждане, доставки и услуги								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		**0,010**						**0,010**

[32] Посочва се видът на комитета и групата, към която той принадлежи.

[33] ИКТ: Информационни и комуникационни технологии: необходими са консултации с ГД „Информатика“.

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	**2020 г.**	**2021 г.**	**2022 г.**	**2023 г.**	**2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**ОБЩО**
Разходи за техническа и административна помощ (невключващи външен персонал) от бюджетни кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“)								
- в централата								
- в делегациите на Съюза								
Други разходи за управление за изследователски дейности								
Други бюджетни редове (*да се посочи, където е необходимо*)								
Междинен сбор — извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО **ФУНКЦИЯ 7 и извън ФУНКЦИЯ 7** от многогодишната финансова рамка		**0,010**						**0,010**

Необходимите бюджетни кредити за административни разходи ще бъдат покрити от бюджетните кредити, които вече са разпределени за управлението на действието и/или които са преразпределени, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид съществуващите бюджетни ограничения.

3. МЕТОДИ ЗА ИЗЧИСЛЕНИЕ

3.1 Човешки ресурси

В тази част се определя методът за изчисляване на считаните за необходими човешки ресурси (предположения за работно натоварване, включително специфични длъжностни характеристики (работни профили в Sysper 2), категории служители и съответните средни разходи)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка
ЗАБЕЛЕЖКА: Средните разходи за всяка категория служители в централата са достъпни на уебсайта BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Длъжностни лица и срочно наети служители 1 ЕПРВ през 2020 г. за подготовката и координирането на събития 2 ЕПРВ през 2021 г. за управлението на поканата за представяне на предложения 0.5 ЕПРВ през 2022 г. за окончателно докладване
• Външен персонал

Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка
• Само длъжностите, финансирани от бюджета за научни изследвания
• Външен персонал

3.2 Други административни разходи

Опишете подробно метода за изчисляване, използван за всеки бюджетен ред, и по-специално заложените предположения (например брой заседания на година, средни разходи и др.)

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка
Около 10 мисии в държавите членки през 2021 г.

Извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка