EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 4. 3. 2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Návrh

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o Európskom roku železníc (2021)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Komisia vo svojom oznámení z 11. decembra 2019[1] vymedzila európsku zelenú dohodu pre Európsku úniu a jej občanov. Uvedené oznámenie opätovne potvrdzuje záväzok Komisie riešiť klimatické a environmentálne výzvy, čo je úloha, ktorá definuje túto generáciu. Ide o novú stratégiu rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, kde budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule a kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Európska zelená dohoda je neoddeliteľnou súčasťou tejto stratégie Komisie pri vykonávaní Agendy OSN 2030 a plnení cieľov udržateľného rozvoja[2]. Cieľ dosiahnuť do roku 2050 klimaticky neutrálnu Európsku úniu schválila Európska rada vo svojich záveroch z 12. decembra 2019[3] a Európsky parlament vo svojom uznesení z 15. januára 2020[4].

Európska zelená dohoda požaduje najmä urýchlenie prechodu na udržateľnú a inteligentnú mobilitu, keďže doprava je zodpovedná za štvrtinu emisií skleníkových plynov v Únii a tento podiel stále rastie. Pokiaľ chceme dosiahnuť klimatickú neutralitu, musíme do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %. K tomuto zníženiu budú musieť prispieť všetky druhy dopravy. Komisia v rámci európskej zelenej dohody oznámila stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktorá sa má prijať v roku 2020 a ktorá sa bude zaoberať touto výzvou a všetkými zdrojmi emisií. Okrem iných plánovaných opatrení by sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, mala presunúť na železnice a vnútrozemské vodné cesty.

Železničná doprava musí zohrávať významnú úlohu pri urýchľovaní znižovania emisií z dopravy ako jeden z najekologickejších a energeticky najúčinnejších druhov dopravy. Je do veľkej miery elektrifikovaná a produkuje oveľa menej CO_2 ako porovnateľná cestná alebo letecká doprava. Ide navyše o jediný druh dopravy, ktorý od roku 1990 takmer nepretržite znižoval emisie CO_2 napriek rastúcemu objemu dopravy: do roku 2016 sa železničná doprava podieľala iba na 0,5 % emisií CO_2 v rámci všetkých druhov dopravy. Železničná doprava okrem toho predstavuje iba 2 % celkovej spotreby energie v Únii v oblasti dopravy, pričom v roku 2016 sa ňou prepravilo 11,2 % nákladu a 6,6 % cestujúcich zo všetkých druhov dopravy[5]. Spotreba energie v železničnej doprave sa v rokoch 1990 – 2016[6] znížila a čoraz viac sa využívajú obnoviteľné zdroje energie.

Podiel osobnej železničnej dopravy na pozemskej doprave v Únii sa v rokoch 2007 – 2016 zvýšil zo 7,0 % na 7,6 %, naopak v prípade nákladnej dopravy v Únii po vrchole v roku 2011 (19 %) nastal v roku 2017 pokles na 16,65 %[7]. Skutočnému jednotnému európskemu železničnému priestoru stojí v ceste ešte veľa prekážok, a to aj vzhľadom na potrebu minimalizovať hluk. Prekonanie týchto prekážok spolu so znižovaním nákladov a zrýchlením

---

1 Oznámenie Komisie Európskemu Parlamentu, Európskej Rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 11. decembra 2019, Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

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

3 Závery Európskej rady z 12. decembra 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf).

4 Uznesenie Európskeho parlamentu z 15. januára 2020 o európskej zelenej dohode [2019/2956(RSP)].

5 Štatistická príručka o doprave v EÚ za rok 2019.

6 Štatistická príručka o doprave v EÚ za rok 2019.

7 Štatistická príručka o doprave v EÚ za rok 2019.

inovácie umožní využiť plný potenciál železničnej dopravy. Preto potrebuje ďalšiu podporu, aby sa stala atraktívnejšou pre cestujúcich a podniky ako dopravný prostriedok, ktorý spĺňa ich každodenné i dlhodobejšie potreby mobility. Rastúci podiel cestujúcich a nákladu v rámci železničnej dopravy prispeje aj k zníženiu preťaženia a emisií škodlivých pre ľudské zdravie, najmä pokiaľ ide o znečistenie ovzdušia.

Cieľom návrhu vyhlásiť rok 2021 za „Európsky rok železníc“ je podporiť železničnú dopravu v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode, a to aj so zreteľom na udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Prostredníctvom projektov, diskusií, podujatí, výstav a iniciatív v celej Európe bude Európsky rok železníc propagovať železničnú dopravu ako atraktívny a udržateľný spôsob cestovania a prepravy po Európe so zameraním na občanov, podniky a orgány, pričom zdôrazní svoj celoúnijný a inovačný rozmer. Oslovením občanov mimo železničného sektora prostredníctvom špecializovaných podujatí a komunikačných kampaní presvedčia viac ľudí a podnikov, aby využívali železničnú dopravu.

Rok 2021 je dôležitým rokom pre politiku Únie v oblasti železničnej dopravy. Bude to prvý celý rok, počas ktorého sa budú v celej EÚ uplatňovať pravidlá dohodnuté v rámci štvrtého železničného balíka[8], najmä pokiaľ ide o otvorenie trhu pre služby vnútroštátnej osobnej dopravy a zníženie nákladov a administratívnej záťaže pre železničné podniky pôsobiace v celej EÚ. V mnohých členských štátoch narastá záujem verejnosti o železnice vrátane nočných vlakov, čoho dôkazom je popularita hashtagu #DiscoverEU[9]. Okrem toho bude medzinárodný umelecký festival Europalia[10] v roku 2021 zameraný na vplyv železnice na umenie a vyzdvihne dôležitú úlohu železničnej dopravy pri presadzovaní sociálnych, hospodárskych a priemyselných zmien. Rok 2021 je preto mimoriadne vhodný na začatie tejto iniciatívy.

Rovnako ako pri predchádzajúcich Európskych rokoch je hlavným cieľom zlepšiť informovanosť o problémoch a príležitostiach a zdôrazniť úlohu Únie pri podpore spoločných riešení. Cieľom Európskeho roka železníc je povzbudiť a podporiť úsilie Únie, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov a iných organizácií pri zvyšovaní podielu osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Európsky rok by mal predovšetkým podporovať železničnú dopravu ako udržateľný, inovatívny a bezpečný spôsob dopravy, pričom osloví širokú verejnosť, a najmä mládež. Takisto by mal vyzdvihnúť európsky a cezhraničný rozmer železničnej dopravy, ktorá zbližuje občanov, umožňuje im objavovať rozmanitosť Únie, posilňuje súdržnosť a prispieva k integrácii vnútorného trhu Únie. Okrem toho by mal posilniť prínos železničnej dopravy k hospodárstvu, priemyslu a spoločnosti ako celku a zdôrazniť jej dôležitú úlohu vo vzťahoch medzi Úniou a tretími krajinami, najmä západným Balkánom.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Ako sa uvádza vyššie, Európsky rok železníc podporí železničnú dopravu v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode, a to aj so zreteľom na udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Bude vychádzať aj z existujúcich iniciatív a politík v oblasti železničnej dopravy, ako je otvorenie trhu pre služby vnútroštátnej osobnej dopravy a zníženie nákladov a administratívnej záťaže pre železničné podniky pôsobiace v celej Únii. Podobne ako v prípade ostatných Európskych rokov budú k opatreniam patriť informačné a propagačné kampane, podujatia a iniciatívy na únijnej, národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Ich úlohou bude odovzdávať kľúčové posolstvá a šíriť informácie o príkladoch osvedčených postupov.

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

[9] https://europa.eu/youth/discovereu_sk.

[10] https://europalia.eu.

Európsky rok bude príležitosťou podnietiť orgány členských štátov a príslušný sektor, aby nadviazali spoluprácu pri podpore železničnej dopravy. Vyvinie sa maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť, aby sa činnosti organizované v priebehu Európskeho roka prispôsobili potrebám a okolnostiam v jednotlivých členských štátoch. Od členských štátov sa preto požaduje, aby vymenovali národného koordinátora zodpovedného za organizáciu ich účasti na Európskom roku železníc. Zriadi sa európska riadiaca skupina, ktorej členmi budú aj zástupcovia národných koordinátorov. Komisia bude zvolávať zasadnutia národných koordinátorov s cieľom koordinovať priebeh Európskeho roka a vymieňať si informácie o jeho realizácii na úrovni Únie a členských štátov.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Európsky rok železníc súvisí s inými oblasťami politiky Únie, ako sú regionálny rozvoj, konkurencieschopnosť priemyslu, udržateľný cestovný ruch, inovácie, zamestnanosť, vzdelávanie, mládež, kultúra a prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím, ako aj s väzbami Únie s jej susednými krajinami. Vyzdvihne európsky a cezhraničný rozmer železníc ako prostriedku na prepravu tovaru, cestovanie, objavovanie a prepájanie kontinentu s dôrazom na udržateľnosť a orientáciu na budúcnosť. Niektoré činnosti v rámci Európskeho roka by sa mohli financovať z existujúcich programov Únie, ako sú Horizont Európa, Nástroj na prepájanie Európy, európske štrukturálne a investičné fondy, Kreatívna Európa, Erasmus+, DiscoverEU alebo Európa pre občanov.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu je článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). V článku 91 sa totiž stanovuje, že berúc do úvahy špecifické črty dopravy Európsky parlament a Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom a po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov stanovia ďalšie potrebné ustanovenia na účely vykonávania článku 90 ZFEÚ. V článku 90 ZFEÚ sa uvádza, že ciele zmlúv sa sledujú v rámci spoločnej dopravnej politiky. Hlavným cieľom tohto návrhu je prispieť k zvýšeniu podielu osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Tento cieľ ako taký patrí do rozsahu pôsobnosti článku 91 ZFEÚ.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Tento návrh je v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii (ZEÚ). Ciele tohto návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť len činnosťou členských štátov. Dôvodom je, že pri činnosti len na národnej úrovni by sa nemohol využívať európsky rozmer výmeny skúseností a osvedčených postupov medzi členskými štátmi. V článku 3 bode 3 ZEÚ sa konkrétne stanovuje, že Európska únia vytvára vnútorný trh, usiluje sa o trvalo udržateľný rozvoj Európy založený okrem iného na zlepšení kvality životného prostredia, podporuje vedecký a technický pokrok, ako aj hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť. Únia dosahuje svoje ciele primeranými prostriedkami podľa rozsahu, v akom boli na ňu zmluvami prenesené príslušné právomoci. Opatrenia na úrovni Únie by navyše boli prínosom pre opatrenia členských štátov, konkrétne vďaka zvýšenej viditeľnosti, viacstranným partnerstvám, nadnárodnej výmene informácií a zvyšovaniu informovanosti a šíreniu osvedčených postupov v celej Únii v rámci Európskeho roka.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 ods. 4 ZEÚ. Navrhovaný postup je jednoduchý. Vychádza z existujúcich programov a zamerania

komunikačných činností na témy Európskeho roka. Pre orgány, ktoré budú tento návrh vykonávať, nepredstavuje žiadne neprimerané obmedzenie riadenia. Činnosť Únie bude podporovať a dopĺňať úsilie členských štátov a sektora. Touto činnosťou sa v prvom rade zlepší účinnosť vlastných nástrojov Únie. Zároveň bude pôsobiť ako hnací motor, keďže sa ňou podporí súčinnosť a spolupráca medzi členskými štátmi, regionálnymi a miestnymi orgánmi, súkromnými a verejnými podnikmi a širokou občianskou spoločnosťou. Činnosť Únie sa bude zameriavať len na identifikované výzvy.

- **Výber nástroja**

Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady predstavuje najvhodnejší nástroj na zabezpečenie úplného zapojenia legislatívneho orgánu do vyhlásenia roku 2021 za Európsky rok železníc.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Neuplatňuje sa.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Možnosť vyhlásiť rok 2021 za „Európsky rok železníc“ bola 9. decembra 2019 predmetom diskusie s rôznymi pozvanými zástupcami železničného sektora (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA), Shift2Rail a zástupcami festivalu Europalia. Všetci účastníci vyjadrili širokú podporu tejto iniciatíve, pričom zdôraznili význam železničnej dopravy pri dosahovaní cieľa dekarbonizácie a jej cezhraničný rozmer. Očakáva sa, že zainteresované strany z odvetvia železničnej dopravy, najmä železničné podniky, prevádzkovatelia staníc, výrobcovia a vnútroštátne orgány sa budú aktívne zapájať do organizácie podujatí pod záštitou Európskeho roka, či už na úrovni EÚ, členských štátov alebo na miestnej úrovni. Konzultácie s usporiadateľmi medzinárodného umeleckého festivalu Europalia ukázali značný potenciál pre synergie s Európskym rokom. Európsky hospodársky a sociálny výbor a Výbor regiónov nedávno prijali stanoviská z vlastnej iniciatívy[11, 12], ktoré preukazujú záujem ich členov o podporu železníc ako udržateľného a inovatívneho spôsobu dopravy.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Neuplatňuje sa.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu nie je potrebné, pretože ciele navrhovanej iniciatívy patria medzi ciele existujúcich programov Únie. Navrhovaná iniciatíva nezaväzuje Komisiu k žiadnym konkrétnym opatreniam legislatívneho charakteru. Nebude mať ani významný spoločenský, hospodársky či environmentálny vplyv nad rámec existujúcich nástrojov.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Neuplatňuje sa.

---

[11] Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Zabezpečenie inkluzívneho sektorového prechodu na digitalizovaný železničný priemysel (prijaté 30. 10. 2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Stanovisko Výboru regiónov – Potenciál odvetvia železničnej dopravy pri dosahovaní priorít politiky EÚ (prijaté 4. decembra 2019, CDR 1939/2019).

- **Základné práva**

Neuplatňuje sa.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Výška potrebných finančných prostriedkov pridelených na vykonávanie tohto rozhodnutia na roky 2020 – 2021 sa odhaduje na 8 000 000 EUR. Vykonávanie Európskeho roka bude zahŕňať primerané finančné prostriedky, ktoré sa v prípade roku 2020 určia v kontexte rozpočtových postupov a v prípade roku 2021 v súlade s viacročným finančným rámcom na roky 2021 – 2027.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

V návrhu sa Komisii stanovuje povinnosť podať do 31. decembra 2022 správu o vykonávaní, výsledkoch a celkovom hodnotení iniciatív v rámci Európskeho roka.

2020/0035 (COD)

Návrh

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o Európskom roku železníc (2021)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[13],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[14],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Komisia vo svojom oznámení z 11. decembra 2019[15] vymedzila európsku zelenú dohodu pre Európsku úniu a jej občanov. Európska zelená dohoda je nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, kde budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule a kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov.

(2) Európska rada vo svojich záveroch z 12. decembra 2019[16] schválila cieľ dosiahnuť do roku 2050 klimaticky neutrálnu Európsku úniu.

(3) Európsky parlament vo svojom uznesení z 15. januára 2020[17] uvítal oznámenie Komisie o „európskej zelenej dohode“ a vyzval, aby sa nevyhnutný prechod na klimaticky neutrálnu spoločnosť uskutočnil najneskôr do roku 2050.

(4) V súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode treba pretransformovať hospodárstvo Únie a prehodnotiť politiky, najmä v oblasti dopravy a mobility, čo znamená urýchlenie prechodu na udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Za štvrtinu emisií skleníkových plynov v Únii je zodpovedná doprava, pričom tento podiel sa neustále zvyšuje. Pokiaľ chceme dosiahnuť klimatickú neutralitu, musíme do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %. Pri dosahovaní udržateľnej dopravy sú prvoradí používatelia, ktorým musíme poskytnúť cenovo dostupnejšie, prístupnejšie, zdravšie a čistejšie alternatívy k ich súčasným návykom v oblasti mobility. V rámci európskej zelenej dohody sa má urýchliť prechod na udržateľnú a inteligentnú mobilitu s cieľom riešiť tieto výzvy. Podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej

---

13 Ú. v. EÚ C …, …, s. ….

14 Ú. v. EÚ C …, …, s. ….

15 Oznámenie Komisie Európskemu Parlamentu, Európskej Rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 11. decembra 2019, Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

16 Závery Európskej rady z 12. decembra 2019.

17 Uznesenie Európskeho parlamentu z 15. januára 2020 o európskej zelenej dohode [2019/2956(RSP)].

dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, by sa mala presunúť na železnice a vnútrozemské vodné cesty.

(5) Železničná doprava zohráva významnú úlohu pri dosahovaní cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Je jedným z najekologickejších a energeticky najúčinnejších spôsobov dopravy. Do veľkej miery je elektrifikovaná a jej emisie CO_2 sú oveľa nižšie ako porovnateľná cestná či letecká doprava, pričom navyše ide o jediný spôsob dopravy, ktorý od roku 1990 neustále znižoval svoje emisie CO_2. Spotreba energie v železničnej doprave sa navyše v rokoch 1990 – 2016[18] znížila a čoraz viac sa využívajú obnoviteľné zdroje energie.

(6) Vďaka prepojeniu hlavných dopravných tepien Únie s jej okrajovými regiónmi a územiami prispieva odvetvie železničnej dopravy k hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti.

(7) Zatiaľ čo podiel osobnej železničnej dopravy na pozemnej doprave v Únii sa od roku 2007 len mierne zvýšil, podiel nákladnej dopravy sa znížil. Skutočnému jednotnému európskemu železničnému priestoru stojí v ceste ešte veľa prekážok, a to aj vzhľadom na potrebu minimalizovať hluk. Prekonanie týchto prekážok spolu so znižovaním nákladov a zrýchlením inovácie umožní využiť plný potenciál železničnej dopravy. Preto potrebuje ďalší impulz, aby sa stala atraktívnejšou pre cestujúcich aj pre podniky.

(8) S cieľom podporiť železničnú dopravu v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode, a to aj so zreteľom na udržateľnú a inteligentnú mobilitu, by sa rok 2021 mal vyhlásiť za „Európsky rok železníc“. Bude to dôležitý rok pre politiku Únie v oblasti železničnej dopravy, keďže pôjde o prvý celý rok, v ktorom sa v celej Únii budú uplatňovať pravidlá dohodnuté v rámci štvrtého železničného balíka, konkrétne v súvislosti s otvorením trhu pre služby vnútroštátnej osobnej dopravy a znížením nákladov a administratívnej záťaže pre železničné podniky pôsobiace v celej Únii. V mnohých členských štátoch narastá záujem verejnosti o železnice vrátane nočných vlakov, čoho dôkazom je popularita hashtagu #DiscoverEU. Okrem toho bude medzinárodný umelecký festival Europalia v roku 2021 zameraný na vplyv železnice na umenie a vyzdvihne dôležitú úlohu železničnej dopravy pri presadzovaní sociálnych, hospodárskych a priemyselných zmien,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Predmet

Rok 2021 sa vyhlasuje za „Európsky rok železníc“ (ďalej len „Európsky rok“).

Článok 2

Ciele

Cieľom Európskeho roka je podnietiť a podporiť úsilie Únie, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov a iných organizácií zvýšiť podiel cestujúcich a nákladu v železničnej doprave. Európsky rok najmä

[18] Štatistická príručka GR MOVE 2019 „Doprava EÚ v číslach“ (zdroj: Eurostat).

a) podporí železničnú dopravu ako udržateľný, inovatívny a bezpečný spôsob dopravy, v prvom rade vyzdvihnutím jej významnej úlohy pri dosahovaní cieľa Únie v oblasti klimatickej neutrality do roku 2050 a oslovovaním širšej verejnosti, najmä mládeže;

b) vyzdvihne európsky a cezhraničný rozmer železničnej dopravy, ktorá zbližuje občanov, umožňuje im objavovať rozmanitosť Únie, posilňuje súdržnosť a prispieva k integrácii vnútorného trhu Únie;

c) zvýši prínos železničnej dopravy k hospodárstvu, priemyslu a spoločnosti Únie tak, že zahŕňa najmä aspekty regionálneho rozvoja, konkurencieschopnosti priemyslu, udržateľného cestovného ruchu, inovácie, zamestnanosti, vzdelávania, mládeže a kultúry a zlepšenia prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím;

d) prispeje k propagácii železničnej dopravy ako dôležitej súčasti vzťahov medzi Úniou a susednými krajinami, najmä západným Balkánom, a to najmä na základe záujmu a potrieb partnerských krajín a odborných znalostí Únie v oblasti železničnej dopravy.

Článok 3

Obsah opatrení

1. Medzi opatrenia, ktoré sa majú prijať na dosiahnutie cieľov stanovených v článku 2, patria tieto činnosti na úrovni Únie, na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni súvisiace s cieľmi Európskeho roka:

   a) iniciatívy a podujatia na podporu diskusie, zvyšovania informovanosti a jednoduchšieho zapojenia občanov, podnikov a subjektov verejného sektora s cieľom zvýšiť podiel osobnej a nákladnej železničnej dopravy ako prostriedku na boj proti zmene klímy, a to prostredníctvom viacerých kanálov a nástrojov vrátane podujatí v členských štátoch;

   b) informačné kampane, výstavy, inšpiratívne činnosti, vzdelávacie a osvetové kampane na podporu zmien v správaní cestujúcich, spotrebiteľov a podnikov a na stimulovanie aktívneho zapojenia širokej verejnosti pri dosahovaní cieľov udržateľnejšej dopravy;

   c) výmena skúseností a osvedčených postupov medzi národnými, regionálnymi a miestnymi orgánmi, občianskou spoločnosťou, podnikmi a školami, pokiaľ ide o podporu využívania železničnej dopravy a spôsob podnecovania zmeny správania na všetkých úrovniach;

   d) realizovanie štúdií a inovačných činností a šírenie ich výsledkov na európskej alebo vnútroštátnej úrovni a

   e) podpora projektov a sietí súvisiacich s Európskym rokom, aj prostredníctvom médií, sociálnych sietí a iných online komunít.

2. Inštitúcie a orgány Únie, ako aj členské štáty, môžu na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni pri propagačných činnostiach uvedených v odseku 1 odkazovať na Európsky rok a používať jeho vizuálnu identitu.

Článok 4

Koordinácia na úrovni členských štátov

Za organizovanie účasti na Európskom roku na vnútroštátnej úrovni zodpovedajú členské štáty. Členské štáty na uvedený účel vymenujú národných koordinátorov. Národní koordinátori zabezpečujú koordináciu príslušných činností na vnútroštátnej úrovni.

Článok 5

Koordinácia na úrovni Únie

1. Komisia pravidelne zvoláva zasadnutia národných koordinátorov s cieľom koordinovať priebeh Európskeho roka. Uvedené zasadnutia takisto slúžia ako príležitosti na výmenu informácií o realizácii Európskeho roka na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie; zástupcovia Európskeho parlamentu sa môžu zúčastňovať na týchto zasadnutiach ako pozorovatelia.

2. Koordinácia Európskeho roka na úrovni Únie má prierezový prístup s cieľom vytvoriť synergie medzi rôznymi programami a iniciatívami Únie, ktoré financujú projekty v oblasti železničnej dopravy alebo ktoré majú rozmer železničnej dopravy.

3. Komisia zvoláva pravidelné zasadnutia zainteresovaných strán a zástupcov organizácií alebo subjektov, ktoré sú aktívne v oblasti železničnej dopravy, vrátane existujúcich nadnárodných sietí a príslušných mimovládnych organizácií, ako aj mládežníckych organizácií a komunít, aby jej pomohli pri realizácii Európskeho roka na úrovni Únie.

   Ak to umožňuje rozpočet, Komisia môže zorganizovať výzvy na predkladanie návrhov a projektov, ktoré môžu získať podporu za ich mimoriadny prínos k cieľom Európskeho roku.

Článok 6

Medzinárodná spolupráca

Na účely Európskeho roka Komisia v prípade potreby spolupracuje s príslušnými medzinárodnými organizáciami, pričom zabezpečuje viditeľnosť účasti Únie.

Článok 7

Monitorovanie a hodnotenie

Komisia predloží do 31. decembra 2022 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní, výsledkoch a celkovom hodnotení iniciatív ustanovených v tomto rozhodnutí.

Článok 8

Nadobudnutie účinnosti

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

OBSAH

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ 13

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY 13

1.1. Názov návrhu/iniciatívy 13

1.2. Príslušné oblasti politiky (programové zoskupenie) 13

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka: 13

1.4. Dôvody návrhu/iniciatívy 13

1.4.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy 13

1.4.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty. 14

1.4.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti 14

1.4.4. Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi 14

1.5. Trvanie a finančný vplyv 15

1.6. Plánovaný spôsob riadenia 15

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA 16

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ 16

2.2. Systémy riadenia a kontroly 16

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly 16

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie 16

2.2.3. Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí) 16

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam 16

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY 17

3.1. Okruh viacročného finančného rámca a nové navrhované rozpočtové riadky výdavkov 17

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky 18

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky 18

3.2.2. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky 20

3.2.2.1. Odhadované potreby ľudských zdrojov 21

3.2.3. Príspevky od tretích strán 22

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy 22

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Európsky rok železníc (2021)

1.2. Príslušné oblasti politiky *(programové zoskupenie)*

(2020)

Oblasť politiky: Mobilita a doprava

(2021)

Okruh 1 „Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika“: Klaster politík 1 „Výskum a inovácie“ a klaster politík 2 „Európske strategické investície“.

Okruh 3 „Prírodné zdroje a životné prostredie“: Klaster politík 9: „Životné prostredie a ochrana klímy“.

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

X novej akcie

☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu[19]

☐ predĺženia trvania existujúcej akcie

☐ zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.4.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Krátkodobé: zlepšenie imidžu železničnej dopravy medzi občanmi a podnikmi, lepšia informovanosť o význame vyššieho podielu osobnej a nákladnej železničnej dopravy, a to v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode.

Dlhodobé: zvýšenie podielu cestujúcich a nákladu v železničnej doprave s cieľom prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravných činností v Únii, v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode.

[19] Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

Európsky a cezhraničný rozmer dopravy, najmä železničnej. Právne predpisy Únie na dosiahnutie integrovaného jednotného európskeho železničného priestoru, ako napríklad odstránenie bariér vnútroštátneho trhu a technických prekážok.

Únijný rozmer opatrení zameraných na urýchlenie prechodu na udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v súlade s cieľmi stanovenými v oznámení Komisie o európskej zelenej dohode.

1.4.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Európske roky usporiadané v posledných 10 rokoch preukázali svoju hodnotu ako účinné nástroje na zvyšovanie informovanosti, ktoré majú vplyv tak na verejnosť, ako aj na tvorcov verejnej mienky, a vytvorili synergie medzi rôznymi oblasťami intervencie na úrovni EÚ a členských štátov.

1.4.4. Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Európsky rok železníc súvisí s inými oblasťami politiky Únie, ako sú regionálny rozvoj, konkurencieschopnosť priemyslu, udržateľný cestovný ruch, inovácie, zamestnanosť, vzdelávanie, mládež, kultúra a prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím, ako aj s väzbami Únie s jej susednými krajinami. Vyzdvihne európsky a cezhraničný rozmer európskych železníc ako prostriedku na prepravu tovaru, cestovanie, objavovanie a prepájanie kontinentu s dôrazom na udržateľnosť a orientáciu na budúcnosť. Niektoré činnosti v rámci Európskeho roka by sa mohli financovať z existujúcich programov Únie.

1.5. Trvanie a finančný vplyv

X obmedzené trvanie

– **X** v platnosti od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021

– **X** Finančný vplyv trvá od roku 2020 do roku 2021 pre viazané rozpočtové prostriedky a od roku 2020 do roku 2022 pre platobné rozpočtové prostriedky.

☐ **neobmedzené trvanie**

– Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR,

– a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.6. Plánovaný spôsob riadenia[20]

X Priame riadenie na úrovni Komisie

– ☐ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie

– ☐ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ **Zdieľané riadenie** s členskými štátmi

☐ **Nepriame riadenie**, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

– ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,

– ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uveďte),

– ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,

– ☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,

– ☐ verejnoprávne subjekty,

– ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ tieto subjekty poskytujú dostatočné finančné záruky,

– ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú dostatočné finančné záruky,

– ☐ osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

– *V prípade viacerých spôsobov riadenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

[…]

[20] Vysvetlenie spôsobov riadenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ

Uveďte časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Pracovný program Európskeho roku Vytvorenie riadiaceho výboru

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

Priame riadenie v zmysle článku 62 ods. 1 písm. a) nariadenia o rozpočtových pravidlách je uprednostňovaným spôsobom, pretože opatrenia bude vykonávať Európska komisia, konkrétne GR MOVE, ktoré zabezpečí koordináciu s členskými štátmi a rôznymi zainteresovanými stranami.

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie

Zistené riziká: nedostatočne viditeľné iniciatívy, príliš veľké očakávania vzhľadom na obmedzený rozpočet. Zriadenie systému vnútorných kontrol: pravidelné posudzovanie rizika v rámci riadiaceho výboru.

2.2.3. Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)

Kontroly sú súčasťou systému vnútorných kontrol GR MOVE. Tieto nové činnosti budú viesť k vzniku nepodstatných dodatočných nákladov na kontroly na úrovni GR.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uveďte existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Komisia zabezpečí, aby pri vykonávaní činností financovaných v zmysle tohto rozhodnutia boli finančné záujmy Únie chránené uplatňovaním preventívnych opatrení proti podvodom, korupcii a akýmkoľvek iným nezákonným činnostiam prostredníctvom účinných kontrol a vymáhania neoprávnene vyplatených súm a v prípade zistenia nezrovnalostí prostredníctvom účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií. Komisia je oprávnená vykonávať kontroly a overenia na mieste podľa tohto rozhodnutia v súlade s nariadením Rady (ES, Euratom) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi. Európsky úrad pre boj proti podvodom uskutoční v prípade potreby vyšetrovanie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Okruh viacročného finančného rámca a nové navrhované rozpočtové riadky výdavkov

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Okruh 1 [Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika]	DRP/NRP[21]	krajín EZVO[22]	kandidátskych krajín[23]	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	06 02 05 00 (2020)/02 20 04 01 (2021 – 22) 01 02 02 50 02 03 01 Ostatné riadky by sa mohli určiť v rozpočtových postupoch	DRP/~~NRP~~	~~ÁNO~~/NIE	~~ÁNO~~/NIE	ÁNO/ NIE	~~ÁNO~~/NIE
Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Okruh 3 [Prírodné zdroje a životné prostredie]	DRP/NRP[24]	krajín EZVO[25]	kandidátskych krajín[26]	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	09 02 xx Ostatné riadky by sa mohli určiť v rozpočtových postupoch	DRP/~~NRP~~	ÁNO/NIE	~~ÁNO~~/NIE	ÁNO/ NIE	~~ÁNO~~/NIE

[21] DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.
[22] EZVO: Európske združenie voľného obchodu.
[23] Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.
[24] DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.
[25] EZVO: Európske združenie voľného obchodu.
[26] Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

Ďalej uvedené programy a rozpočtové riadky sú orientačné. Primerané finančné prostriedky sa určia v kontexte rozpočtových postupov prostredníctvom prerozdelenia v roku 2020 v rámci existujúceho finančného plánu; v roku 2021 sa konkrétne rozpočtové prostriedky identifikujú v rámci balíka finančných prostriedkov určených na realizáciu budúcich programov a finančného plánovania, v súlade s platnými viacročnými finančnými rámcami.

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	<…>	Okruh 1 [Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika]; Okruh 3 [Prírodné zdroje a životné prostredie]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roku 2027***	**SPOLU**
Operačné rozpočtové prostriedky 06 02 05 (rozpočet na rok 2020)/02 20 04 01 (2021 – 2022) Činnosti na podporu európskej dopravnej politik	Záväzky	(1)	0,500	1,500							**2,000**
	Platby	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Operačné rozpočtové prostriedky 01 02 02 50 Horizont Európa 02 03 01 Nástroj na prepájanie Európy – doprava 09 02 LIFE	Záväzky	(1)		6,000							**6,000**
	Platby	(2)		3,000	3,000						**6,000**
Rozpočtové prostriedky okruhov 1 a 3 SPOLU	Záväzky	= 1 + 3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Platby	= 2 + 3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roku 2027***	**SPOLU**
Ľudské zdroje		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Ostatné administratívne výdavky			0,010							**0,010**
Rozpočtové prostriedky SPOLU v rámci OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	(Záväzky spolu = Platby spolu)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Po roku 2027***	**SPOLU**
Rozpočtové prostriedky všetkých OKRUHOV viacročného finančného rámca **SPOLU**	Záväzky	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Platby	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

– ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov

– **X** Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Roky	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**SPOLU**
OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ľudské zdroje	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Ostatné administratívne výdavky		0,010						**0,010**
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Mimo OKRUHU 7[27] viacročného finančného rámca								
Ľudské zdroje								
Iné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

[27] Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.2.1. Odhadované potreby ľudských zdrojov

– ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.

– **X** Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

Roky		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)								
Ústredie a zastúpenia Komisie		1	2	0,5				
Delegácie								
Výskum								
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času: EPPČ) – ZZ, MZ, VNE, DAZ a PED[28] Okruh 7								
Financované z OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	– ústredie							
	– delegácie							
Financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu programu[29]	– ústredie							
	– delegácie							
Výskum								
Iné (uveďte)								
SPOLU		**1**	**2**	**0,5**				

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Organizácia a koordinácia komunikačných kampaní a podujatí; riadenie výziev na predkladanie návrhov; približne 10 misií v členských štátoch v roku 2021.
Externí zamestnanci	Neuplatňuje sa.

[28] ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

[29] Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.3. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

– **X** nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

– **X** Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

PRÍLOHA
k LEGISLATÍVNEMU FINANČNÉMU VÝKAZU

Názov návrhu/iniciatívy:

Európsky rok železníc (2021)

1. POTREBNÉ ĽUDSKÉ ZDROJE A NEVYHNUTNÉ NÁKLADY NA TIETO ZDROJE

2. NÁKLADY NA OSTATNÉ ADMINISTRATÍVNE VÝDAVKY

3. METÓDY VÝPOČTU POUŽITÉ NA ODHAD NÁKLADOV

3.1. Ľudské zdroje

3.2. Ostatné administratívne výdavky

*Táto príloha, **ktorú vyplnia všetky GR/útvary, ktoré sa zúčastňujú na návrhu/iniciatíve**, musí byť súčasťou legislatívneho finančného výkazu po začatí konzultácie medzi zainteresovanými útvarmi.*

Tabuľky s údajmi sú použité ako zdroj tabuliek nachádzajúcich sa v legislatívnom finančnom výkaze. Slúžia výlučne na vnútorné použitie v rámci Komisie.

1. NÁKLADY NA POTREBNÉ ĽUDSKÉ ZDROJE

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.

X Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

OKRUH 7 viacročného finančného rámca		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**SPOLU**	
		EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)																	
Ústredie a zastúpenia Komisie	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Delegácie Únie	AD																
	AST																
• Externí zamestnanci[30]																	
Celkový balík prostriedkov	ZZ																
	VNE																
	DAZ																
Delegácie Únie	ZZ																
	MZ																
	VNE																
	DAZ																
	PED																
Iné rozpočtové riadky (*uveďte*)																	
Medzisúčet – OKRUH 7 viacročného finančného		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

[30] ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

rámca **SPOLU**																	

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		SPOLU	
		EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky	EPPČ	Rozpočtové prostriedky
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)																	
Výskum	AD																
	AST																
• Externí zamestnanci[31]																	
Externí zamestnanci financovaní z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“)	– ústredie ZZ																
	– ústredie VNE																
	– ústredie DAZ																
	– delegácie Únie ZZ																
	– delegácie Únie MZ																
	– delegácie Únie VNE																
	– delegácie Únie DAZ																
	– delegácie Únie PED																
Výskum	ZZ																
	VNE																
	DAZ																
Iné rozpočtové riadky (*uveďte*)																	
Medzisúčet – mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca																	

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

[31] ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

2. NÁKLADY NA OSTATNÉ ADMINISTRATÍVNE VÝDAVKY

(a) 1.☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov

X Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

OKRUH 7 viacročného finančného rámca **SPOLU**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Spolu**
Ústredie:								
Výdavky na služobné cesty a reprezentáciu		0,010						**0,010**
Náklady na konferencie a zasadnutia								
Výbory[32]								
Štúdie a konzultácie								
Informačné a riadiace systémy								
Vybavenie a služby IKT[33]								
Iné rozpočtové riadky (*ak je to potrebné, uveďte*)								
Delegácie Únie:								
Náklady na služobné cesty, konferencie a reprezentáciu								
Ďalšie odborné vzdelávanie								
Nadobudnutie, nájom a súvisiace výdavky								
Zariadenie, nábytok, dodávky a služby								
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		**0,010**						**0,010**

[32] Uveďte typ výboru a skupinu, do ktorej patrí.

[33] IKT: Informačné a komunikačné technológie. Musí sa konzultovať DIGIT.

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Spolu**
Výdavky na technickú a administratívnu pomoc (okrem externých zamestnancov) z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“)								
– ústredie								
– delegácie Únie								
Ostatné výdavky na riadenie v oblasti výskumu								
Iné rozpočtové riadky (*ak je to potrebné, uveďte*)								
Medzisúčet – mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU OKRUH 7 a mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		**0,010**						**0,010**

Požadované administratívne rozpočtové prostriedky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo ktoré boli prerozdelené, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

3. METÓDY VÝPOČTU

3.1. Ľudské zdroje

V tejto časti sa stanovuje metóda výpočtu použitá na odhad ľudských zdrojov považovaných za potrebné [predpokladané pracovné zaťaženie vrátane konkrétnych pracovných miest (pracovné profily Sysper 2), kategórií zamestnancov a zodpovedajúcich priemerných nákladov]

OKRUH 7 viacročného finančného rámca
Poznámka: Priemerné náklady na každú kategóriu zamestnancov v ústrediach sú k dispozícii na webovom sídle BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx.
• Úradníci a dočasní zamestnanci 1 EPPČ v roku 2020 na prípravu a koordináciu podujatí 2 EPPČ v roku 2021 na riadenie výzvy na predkladanie návrhov 0,5 EPPČ v roku 2022 na vypracovanie záverečnej správy
• Externí zamestnanci

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca
• Len miesta financované z rozpočtu na výskum
• Externí zamestnanci

3.2. Ostatné administratívne výdavky

Uveďte podrobnosti o metóde výpočtu použitej pri každom rozpočtovom riadku, a najmä východiskové predpoklady (napr. počet zasadnutí za rok, priemerné náklady atď.)

OKRUH 7 viacročného finančného rámca
Približne 10 misií v členských štátoch v roku 2021

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca