COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind Anul european al căilor ferate (2021)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

În comunicarea sa din 11 decembrie 2019[1], Comisia a prezentat un Pact ecologic european pentru Uniunea Europeană și cetățenii săi. Această comunicare reînnoiește angajamentul Comisiei de a aborda provocările legate de climă și de mediu, care sunt sarcina definitorie a actualei generații. Ea reprezintă o nouă strategie de creștere, care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, liberă de emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor. Pactul ecologic european face parte integrantă din această strategie a Comisiei, care vizează implementarea Agendei 2030 și a obiectivelor de dezvoltare durabilă ale Organizației Națiunilor Unite[2]. Obiectivul de realizare a unei Uniuni Europene neutre din punct de vedere climatic până în 2050 a fost aprobat de Consiliul European în concluziile sale din 12 decembrie 2019[3] și de Parlamentul European în rezoluția sa din 15 ianuarie 2020[4].

Pactul ecologic european face în primul rând apel la accelerarea tranziției către o mobilitate durabilă și inteligentă, având în vedere faptul că sectorul transporturilor este responsabil pentru un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră ale Uniunii și că această pondere continuă să crească. Pentru a se obține neutralitatea climatică, este necesar ca, până în 2050, emisiile generate de transporturi să fie reduse cu 90 %. La această reducere vor trebui să contribuie toate modurile de transport. Ca parte a Pactului ecologic european, Comisia a anunțat o strategie privind mobilitatea durabilă și inteligentă, care urmează să fie adoptată în 2020 și care va răspunde acestei provocări, abordând toate sursele de emisii. Printre alte acțiuni avute în vedere, o parte substanțială a celor 75 de procente din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră ar trebui să fie transferată către transportul feroviar și către transportul pe căile navigabile interioare.

Transportul feroviar trebuie să joace un rol semnificativ în accelerarea reducerii emisiilor din transporturi, acesta fiind unul dintre modurile de transport cele mai ecologice și mai eficiente din punct de vedere energetic. Într-adevăr, transportul feroviar este în mare parte electrificat și emite mult mai puțin CO2 decât o călătorie echivalentă pe cale rutieră sau aeriană. El este, de asemenea, singurul mod care și-a redus în mod constant emisiile de CO2 începând din 1990, în ciuda creșterii volumelor de transport: în 2016, transportul feroviar reprezenta numai 0,5 % din emisiile de CO2 ale tuturor modurilor de transport. Pe lângă aceasta, transportul feroviar reprezintă numai 2 % din consumul total de energie al Uniunii în sectorul transporturilor, însă el a deplasat 11,2 % și 6,6 % din mărfurile, respectiv călătorii care au circulat cu toate

[1] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, 11 decembrie 2019, Pactul ecologic european [COM(2019) 640 final].

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

[3] Concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41789/12-euco-final-conclusions-ro.pdf).

[4] Rezoluția Parlamentului European din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul ecologic european [2019/2956 (RSP)].

modurile de transport în 2016[5]. Transportul feroviar și-a redus consumul de energie în perioada 1990-2016[6] și utilizează din ce în ce mai mult sursele de energie regenerabile.

În timp ce ponderea transportului feroviar de călători în transportul terestru al Uniunii a crescut de la 7,0 % la 7,6 % între 2007 și 2016, în ceea ce privește transportul de marfă, după vârful atins în 2011 (19 %), ponderea transportului feroviar în transportul terestru de marfă al Uniunii a scăzut la 16,65 % în 2017[7]. Pentru realizarea unui adevărat spațiu feroviar unic european, trebuie depășite încă multe obstacole, inclusiv în ceea ce privește necesitatea de a reduce zgomotul. Depășirea acestor obstacole, împreună cu reducerea costurilor și accelerarea inovării, va permite transportului feroviar să-și valorifice pe deplin potențialul. Prin urmare, transportul feroviar are nevoie de un nou impuls pentru a deveni mai atractiv pentru călători și întreprinderi, ca mijloc de transport care răspunde nevoilor de mobilitate zilnice sau de lungă distanță ale acestora. Mărirea ponderii călătorilor și a mărfurilor care circulă pe calea ferată va contribui, de asemenea, la reducerea nu doar a congestionării traficului, ci și a emisiilor periculoase pentru sănătatea umană, în particular a poluării aerului.

Propunerea de a declara 2021 drept „Anul european al căilor ferate” are ca scop promovarea transportului feroviar în conformitate cu obiectivele stipulate în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european, inclusiv în ceea ce privește mobilitatea durabilă și inteligentă. Prin intermediul unor proiecte, dezbateri, evenimente, expoziții și inițiative organizate în întreaga Europă, Anul european al căilor ferate va promova transportul feroviar ca mod atractiv și durabil de a circula în întreaga Europă pentru cetățeni, întreprinderi și autorități, punând accentul pe dimensiunea sa inovatoare și europeană. Comunicând cu cetățenii, dincolo de sectorul feroviar, cu ajutorul unor evenimente și al unor campanii de comunicare dedicate, acesta va convinge un număr sporit de persoane și întreprinderi să utilizeze transportul feroviar.

2021 este un an important pentru politica Uniunii în domeniul feroviar. Acesta va fi primul an complet în care vor fi puse în aplicare în întreaga UE normele convenite în cadrul celui de-al patrulea pachet feroviar[8], și anume cele referitoare la deschiderea pieței serviciilor de transport intern de călători și la reducerea costurilor și a sarcinii administrative pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în întreaga UE. Există un interes crescut în rândul publicului din mai multe state membre pentru transportul feroviar, inclusiv pentru trenurile de noapte, așa cum o demonstrează și popularitatea #DiscoverEU[9]. Pe lângă aceasta, Festivalul Internațional al Artelor „Europalia”[10] va dedica ediția sa din 2021 influenței căilor ferate asupra artelor și va evidenția rolul transportului feroviar ca important promotor al schimbărilor sociale, economice și industriale. Prin urmare, anul 2021 este considerat o perioadă foarte adecvată pentru această inițiativă.

La fel ca în cazul tuturor anilor europeni din trecut, principalul obiectiv este acela de a asigura un nivel mai ridicat de conștientizare a provocărilor și a oportunităților și de a evidenția rolul Uniunii în promovarea de soluții comune. Obiectivul Anului european al căilor ferate va fi să încurajeze și să sprijine eforturile Uniunii, ale statelor membre, ale autorităților regionale și locale și alte altor organizații de a mări ponderea călătorilor și a mărfurilor care circulă pe

---

5 *EU transport statistical pocket book 2019* (Culegere de date statistice în format de buzunar privind transporturile din UE în 2019).

6 *EU transport statistical pocket book 2019* (Culegere de date statistice în format de buzunar privind transporturile din UE în 2019).

7 *EU transport statistical pocket book 2019* (Culegere de date statistice în format de buzunar privind transporturile din UE în 2019).

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

9 https://europa.eu/youth/discovereu_ro

10 https://europalia.eu

calea ferată. În particular, anul european ar trebui să promoveze transportul feroviar ca mod de transport durabil, inovator și sigur, prin campanii de comunicare destinate publicului larg, în special tinerilor. El ar trebui, de asemenea, să sublinieze dimensiunea europeană și transfrontalieră a transportului feroviar, care îi apropie pe cetățeni, le permite să exploreze Uniunea în toată diversitatea sa, promovează coeziunea și contribuie la integrarea pieței interne a Uniunii. Anul european ar trebui să consolideze, totodată, contribuția transportului feroviar la economia, industria și societatea Uniunii în general și să promoveze transportul feroviar ca element important al relațiilor dintre Uniune și țările terțe, în special în Balcanii de Vest.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Așa cum s-a menționat mai sus, Anul european al căilor ferate va promova transportul feroviar în conformitate cu obiectivele stipulate în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european, inclusiv în ceea ce privește mobilitatea durabilă și inteligentă. El se va baza și pe inițiativele și politicile existente legate de transportul feroviar, cum ar fi deschiderea pieței serviciilor de transport intern de călători și reducerea costurilor și a sarcinii administrative pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea pe întreg teritoriul Uniunii. În mod similar cu alți ani europeni, măsurile vor include campanii de informare și de promovare, evenimente, proiecte și inițiative la nivel unional, național, regional și local, menite să transmită mesaje-cheie și să disemineze informații privind exemple de bune practici.

Anul european va reprezenta o șansă de a încuraja autoritățile statelor membre și sectorul de profil să colaboreze pentru a promova transportul feroviar. Se vor depune toate eforturile pentru a garanta faptul că activitățile organizate în cursul anului european sunt adaptate la nevoile și circumstanțele fiecărui stat membru. Prin urmare, statelor membre li se solicită să desemneze câte un coordonator național responsabil pentru organizarea participării lor la Anul european al căilor ferate. Va fi creat un grup european de coordonare, care va include reprezentanți ai coordonatorilor naționali. Comisia va convoca reuniuni ale coordonatorilor naționali pentru a coordona derularea anului european și pentru a face schimb de informații cu privire la implementarea acestuia la nivel național și la nivelul Uniunii.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Anul european al căilor ferate are legături cu alte politici ale Uniunii, cum ar fi dezvoltarea regională, competitivitatea industrială, turismul durabil, inovarea, ocuparea forței de muncă, educația, tineretul, cultura și accesibilitatea pentru persoanele cu handicap, precum și cu raporturile Uniunii cu țările din vecinătate. El va sublinia dimensiunea europeană și transfrontalieră a transportului feroviar, ca mijloc de a deplasa mărfuri, de a călători, de a descoperi și de a crea conexiuni la nivelul întregului continent într-un mod durabil și orientat spre viitor. Este posibil ca unele activități din cadrul anului european să fie finanțate în cadrul programelor existente ale Uniunii, cum ar Orizont Europa, Mecanismul pentru interconectarea Europei, fondurile structurale și de investiții ale Uniunii, Europa Creativă, Erasmus+, DiscoverEU sau Europa pentru cetățeni.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Într-adevăr, articolul 91 prevede că, ținând seama de aspectele speciale privind transporturile, Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a

Comitetului Regiunilor, stabilesc toate dispozițiile corespunzătoare în vederea punerii în aplicare a articolului 90 din TFUE. Articolul 90 din TFUE prevede că obiectivele tratatelor trebuie urmărite în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor. Scopul principal al prezentei propuneri este să contribuie la creșterea ponderii călătorilor și a mărfurilor care circulă pe calea ferată. Astfel, acest obiectiv se înscrie în domeniul de aplicare al articolului 91 din TFUE.

- **Subsidiaritate (în cazul competenței neexclusive)**

Prezenta propunere este în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). Obiectivele prezentei propuneri nu pot fi atinse într-o măsură suficientă doar prin acțiuni întreprinse de statele membre, pentru că acțiunile derulate exclusiv la nivel național nu ar beneficia de dimensiunea europeană a schimbului de experiență și de bune practici între statele membre. Articolul 3 alineatul (3) din TUE prevede, în particular, că Uniunea trebuie să instituie o piață internă, să acționeze pentru dezvoltarea durabilă a Europei, bazată, printre altele, pe îmbunătățirea calității mediului, să promoveze progresul științific și tehnic și să favorizeze coeziunea economică, socială și teritorială. Uniunea trebuie să-și urmărească obiectivele prin mijloace corespunzătoare, în funcție de competențele care îi sunt atribuite prin tratate. Pe lângă aceasta, acțiunile statelor membre ar beneficia de pe urma acțiunii la nivelul Uniunii, datorită vizibilității sporite, parteneriatelor multilaterale, schimbului transnațional de informații, precum și datorită sensibilizării și schimbului de bune practici la nivelul Uniunii în cadrul anului european.

- **Proporționalitate**

Prezenta propunere este în conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (4) din TUE. Direcția propusă este simplă. Ea se bazează pe programele existente și pe orientarea activităților de comunicare spre temele anului european. Abordarea nu impune constrângeri disproporționate de gestionare asupra administrațiilor responsabile cu implementarea propunerii. Acțiunile Uniunii vor sprijini și vor completa eforturile statelor membre și ale sectorului. Aceste acțiuni vor îmbunătăți în primul rând eficacitatea propriilor instrumente ale Uniunii. În al doilea rând, ele vor juca un rol de catalizator, încurajând sinergiile și cooperarea dintre statele membre, autoritățile regionale și locale și întreprinderile private și publice, precum și la nivelul societății civile în ansamblu ei. Acțiunile Uniunii nu ar urma să depășească ceea ce este necesar pentru abordarea provocărilor identificate.

- **Alegerea instrumentului**

O decizie a Parlamentului European și a Consiliului este instrumentul cel mai adecvat pentru a asigura implicarea deplină a autorității legislative în desemnarea anului 2021 drept „Anul european al căilor ferate”.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

N/A

- **Consultări cu părțile interesate**

Posibilitatea de a declara 2021 drept „Anul european al căilor ferate” a fost discutată la 9 decembrie 2019 cu diverși invitați reprezentanți ai sectorului feroviar (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), precum și cu reprezentanți ai Shift2Rail și ai Europalia. Toți participanții și-au exprimat sprijinul larg pentru această inițiativă, subliniind rolul transportului feroviar în atingerea obiectivului de decarbonizare și accentuând dimensiunea transfrontalieră a transportului feroviar. Părțile interesate din sectorul feroviar, în special întreprinderile feroviare, administratorii gărilor, producătorii și autoritățile naționale sunt așteptați să se implice activ în organizarea de evenimente sub egida anului european, atât la nivelul Uniunii, cât și la nivel național și local. Consultările desfășurate în cadrul Festivalului Internațional al Artelor „Europalia” au evidențiat un mare potențial pentru crearea de sinergii cu anul european. Atât Comitetul Economic și Social European, cât și Comitetul Regiunilor au adoptat recent avize din proprie inițiativă[11, 12], care arată interesul membrilor lor pentru promovarea transportului feroviar ca mod de transport durabil și inovator.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

N/A

- **Evaluarea impactului**

Nu este necesară o evaluare a impactului, întrucât obiectivele inițiativei propuse se încadrează în obiectivele programelor existente ale Uniunii. Inițiativa propusă nu ar angaja Comisia la acțiuni specifice cu caracter legislativ și nici nu ar avea un impact social, economic sau ecologic semnificativ față de cel al instrumentelor deja existente.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

N/A

- **Drepturi fundamentale**

N/A

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Alocarea financiară necesară pentru punerea în aplicare a prezentei decizii pentru perioada 2020-2021 este estimată la 8 000 000 EUR. Implementarea anului european va implica o finanțare adecvată, care urmează a fi stabilită în contextul procedurilor bugetare pentru anii 2020 și 2021, în conformitate cu cadrul financiar multianual 2021-2027.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea include obligația Comisiei de a prezenta, până la 31 decembrie 2022, un raport privind punerea în aplicare, rezultatele și evaluarea globală a inițiativelor desfășurate sub egida anului european.

---

[11] Avizul Comitetului Economic și Social European – Asigurarea unei tranziții sectoriale incluzive către o industrie feroviară digitalizată (adoptat la 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Avizul Comitetului Regiunilor – Potențialul sectorului feroviar de realizare a priorităților politice ale UE (adoptat la 4 decembrie 2019, CDR 1939/2019).

2020/0035 (COD)

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind Anul european al căilor ferate (2021)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[13],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[14],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) În Comunicarea sa din 11 decembrie 2019[15], Comisia a prezentat un Pact ecologic european pentru Uniunea Europeană și cetățenii săi. Pactul ecologic european este o nouă strategie de creștere care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, liberă de emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050, în care creșterea economică este decuplată de utilizarea resurselor.

(2) În concluziile sale din 12 decembrie 2019[16], Consiliul European a aprobat obiectivul de realizare a unei Uniuni Europene neutre din punct de vedere climatic până în 2050.

(3) În rezoluția sa din 15 ianuarie 2020[17], Parlamentul European a salutat comunicarea Comisiei privind „Pactul ecologic european” și a făcut apel la tranziția necesară către o societate neutră din punct de vedere climatic cel târziu până în 2050.

(4) În conformitate cu obiectivele stabilite în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european, este necesară o transformare a economiei Uniunii și o regândire a politicilor, în particular în domeniul transporturilor și al mobilității, fapt ce implică accelerarea trecerii la o mobilitate durabilă și inteligentă. Transporturile sunt responsabile pentru o pătrime din emisiile de gaze cu efect de seră ale Uniunii, iar această pondere continuă să crească. Pentru a se obține neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor din transporturi până în 2050. Realizarea unui transport durabil înseamnă punerea pe primul plan a utilizatorilor și asigurarea unor alternative mai economice, mai accesibile, mai sănătoase și mai curate la variantele de

---

13 JO C , , p. .

14 JO C , , p. .

15 Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, 11 decembrie 2019, Pactul ecologic european [COM(2019) 640 final].

16 Concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019.

17 Rezoluția Parlamentului European din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul ecologic european [2019/2956 (RSP)].

mobilitate alese de aceştia în prezent. Pactul ecologic european implică accelerarea trecerii la o mobilitate durabilă şi inteligentă pentru a face faţă acestor provocări. În particular, o parte substanţială a celor 75 de procente din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră ar trebui să fie transferată către transportul feroviar şi către transportul pe căile navigabile interioare.

(5) Transportul feroviar are un rol important de jucat ca factor de schimbare pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050. El este unul dintre modurile de transport cele mai ecologice şi mai eficiente din punctul de vedere al consumului de energie. Transportul feroviar este în mare parte electrificat şi emite mult mai puţin CO2 decât o călătorie echivalentă pe cale rutieră sau aeriană, fiind în acelaşi timp singurul mod care şi-a redus în mod constant emisiile de gaze cu efect de seră şi emisiile de CO2 din 1990 până în prezent. Pe lângă acestea, transportul feroviar şi-a redus consumul de energie în perioada 1990-2016[18] şi utilizează din ce în ce mai mult sursele de energie regenerabile.

(6) Datorită faptului că leagă principalele rute de transport ale Uniunii cu regiunile şi teritoriile periferice ale acesteia, sectorul feroviar contribuie la coeziunea socială, economică şi teritorială.

(7) În timp ce ponderea transportului feroviar de călători în transportul terestru al Uniunii a crescut doar uşor din 2007, ponderea transportului de marfă a scăzut. Pentru realizarea unui adevărat spaţiu feroviar unic european, trebuie depăşite încă multe obstacole, inclusiv în ceea ce priveşte necesitatea de a reduce zgomotul. Depăşirea acestor obstacole, împreună cu reducerea costurilor şi accelerarea inovării, va permite transportului pe calea ferată să-şi valorifice pe deplin potenţialul. Acesta are, prin urmare, nevoie de un nou impuls pentru a deveni mai atractiv, atât pentru călători, cât şi pentru întreprinderi.

(8) Pentru a promova transportul feroviar în conformitate cu obiectivele stipulate în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european, inclusiv în ceea ce priveşte mobilitatea durabilă şi inteligentă, anul 2021 trebuie desemnat „Anul european al căilor ferate”. Anul 2021 va fi un an important pentru politica Uniunii în domeniul feroviar, el urmând să fie primul an complet în care vor fi puse în aplicare în întreaga Uniune normele convenite în cadrul celui de-al patrulea pachet feroviar, şi anume cele referitoare la deschiderea pieţei serviciilor de transport intern de călători şi la reducerea costurilor şi a sarcinii administrative pentru întreprinderile feroviare care îşi desfăşoară activitatea în întreaga Uniune. Există un interes crescut în rândul publicului din mai multe state membre pentru transportul feroviar, inclusiv pentru trenurile de noapte, aşa cum o demonstrează şi popularitatea #DiscoverEU. Pe lângă aceasta, Festivalul Internaţional al Artelor „Europalia” va dedica ediţia sa din 2021 influenţei căilor ferate asupra artelor şi va evidenţia rolul transportului feroviar ca important promotor al unor schimbări sociale, economice şi industriale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiect

[18] *DG MOVE Statistical Pocketbook 2019 „EU transport in figures”* (Culegerea de date statistice în format de buzunar a DG MOVE privind transporturile din UE în 2019, intitulată „Transporturile din UE în cifre”) (sursă: Eurostat).

Anul 2021 este desemnat „Anul european al căilor ferate” (denumit în continuare „anul european”).

Articolul 2

Obiective

Obiectivul anului european este să încurajeze și să sprijine eforturile Uniunii, ale statelor membre, ale autorităților regionale și locale și alte altor organizații de a mări ponderea călătorilor și a mărfurilor care circulă pe calea ferată. În particular, anul european trebuie

(a) să promoveze transportul feroviar ca mod de transport durabil, inovator și sigur, în particular prin sublinierea rolului său de factor de schimbare în sprijinul atingerii obiectivului de neutralitate climatică al Uniunii până în 2050, precum și prin campanii de comunicare destinate publicului larg, în special tinerilor;

(b) să sublinieze dimensiunea europeană și transfrontalieră a transportului feroviar, care îi apropie pe cetățeni, le permite să exploreze Uniunea în toată diversitatea sa, promovează coeziunea și contribuie la integrarea pieței interne a Uniunii;

(c) să consolideze contribuția sectorului feroviar la economia, industria și societatea Uniunii, acoperind în special aspectele legate de dezvoltarea regională, competitivitatea industrială, turismul durabil, inovare, ocuparea forței de muncă, educație, tineret și cultură, precum și de îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu handicap;

(d) să contribuie la promovarea transportului feroviar ca element important al relațiilor dintre Uniune și țările învecinate, în particular în Balcanii de Vest, bazându-se pe interesul și nevoile țărilor partenere, precum și pe expertiza Uniunii în domeniul transportului feroviar.

Articolul 3

Conținutul măsurilor

1. Măsurile care trebuie luate pentru realizarea obiectivelor stabilite la articolul 2 includ următoarele activități legate de obiectivele anului european la nivelul Uniunii și la nivel național, regional sau local:

   (a) inițiative și evenimente pentru promovarea dezbaterilor, sensibilizare și facilitarea implicării cetățenilor, întreprinderilor și autorităților publice în vederea atragerii mai multor persoane și mărfuri către transportul feroviar, ca mijloc de combatere a schimbărilor climatice, cu ajutorul unor canale și instrumente variate, inclusiv al unor evenimente organizate în statele membre;

   (b) campanii de informare, prezentare, inspirare, educare și sensibilizare pentru a încuraja schimbarea comportamentului călătorilor, consumatorilor și întreprinderilor și pentru a stimula o contribuție activă a publicului larg la atingerea obiectivelor privind un transport mai durabil;

   (c) schimb de experiență și de bune practici între autorități naționale, regionale și locale, societatea civilă, întreprinderi și școli, cu privire la promovarea utilizării transportului feroviar și la modalitățile de implementare a unor schimbări comportamentale la toate nivelurile;

   (d) derularea de studii și activități de inovare și diseminarea rezultatelor acestora la nivel european sau național; precum și

(e) promovarea proiectelor și a rețelelor legate de anul european, inclusiv prin intermediul mass-media, al rețelelor sociale și al altor comunități online.

2. Instituțiile și organismele Uniunii, precum și statele membre, la nivelul Uniunii și, respectiv, la nivel național, pot face trimitere la anul european și pot utiliza identitatea sa vizuală pentru promovarea activităților menționate la alineatul (1).

Articolul 4

Coordonarea la nivelul statelor membre

Responsabilitatea pentru organizarea participării la anul european la nivel național le revine statelor membre. În acest sens, statele membre desemnează coordonatori naționali. Coordonatorii naționali trebuie să asigure coordonarea activităților relevante la nivel național.

Articolul 5

Coordonarea la nivelul Uniunii

1. Comisia convoacă reuniuni periodice ale coordonatorilor naționali pentru a coordona derularea anului european. Reuniunile respective trebuie, de asemenea, să constituie oportunități pentru schimbul de informații cu privire la implementarea anului european la nivel național și la nivelul Uniunii. La aceste reuniuni pot participa și reprezentanți ai Parlamentului European, în calitate de observatori.

2. Coordonarea anului european la nivelul Uniunii trebuie să implice o abordare transversală, în vederea creării de sinergii între diversele programe și inițiative ale Uniunii care finanțează proiecte în domeniul transportului feroviar sau care au o dimensiune feroviară.

3. Comisia convoacă reuniuni periodice ale părților interesate și ale reprezentanților organizațiilor sau organismelor active în domeniul transportului feroviar, inclusiv ai rețelelor transnaționale existente și ai ONG-urilor relevante, precum și ai organizațiilor de tineret și ai comunităților, pentru a o sprijini în ceea ce privește implementarea anului european la nivelul Uniunii.

Dacă bugetul o permite, Comisia poate organiza cereri de propuneri și de proiecte care pot primi sprijin pentru contribuția lor excepțională la realizarea obiectivelor anului european.

Articolul 6

Cooperare internațională

În contextul anului european, Comisia cooperează, atunci când este necesar, cu organizații internaționale competente, asigurând în același timp vizibilitatea participării Uniunii.

Articolul 7

Monitorizare și evaluare

Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă un raport Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor cu privire la punerea în aplicare, rezultatele și evaluarea globală a inițiativelor prevăzute în prezenta decizie.

Articolul 8

Intrare în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

FIŞĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

CUPRINS

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ 12

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI 12

1.1. Titlul propunerii/inițiativei 12

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e) (Clusterul de programe) 12

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei: 12

1.4. Motivele propunerii/inițiativei 12

1.4.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei 12

1.4.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii, care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre. 12

1.4.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare 13

1.4.4. Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare 13

1.5. Durata și impactul financiar 14

1.6. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e) 14

2. MĂSURI DE GESTIUNE 15

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare 15

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control 15

2.2.1. Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse 15

2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor 15

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere) 15

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor 15

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI 16

3.1. Rubrica din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli propusă (propuse) 16

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor 17

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor 17

3.2.2. Sinteza impactului estimat asupra creditelor cu caracter administrativ 19

3.2.2.1. Necesarul de resurse umane estimat 20

3.2.3. Contribuțiile terților 21

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor..... 21

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Anul european al căilor ferate (2021)

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e) *(Clusterul de programe)*

(2020)

Domeniul de politică: Mobilitate și transporturi

(2021)

În cadrul Rubricii 1 „Piața unică, inovare și sectorul digital”: Clusterul de politici 1 „Cercetare și inovare” și clusterul de politici 2 „Investiții strategice europene”.

În cadrul Rubricii 3 „Resurse naturale și mediu”: Clusterul de politici 9: „Mediu și politici climatice”.

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

X o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare[19]

☐ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Motivele propunerii/inițiativei

1.4.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Pe termen scurt: îmbunătățirea imaginii căilor ferate în rândul cetățenilor și al întreprinderilor, o sensibilizare sporită cu privire la importanța transferării unui număr mai mare de pasageri și de mărfuri către transportul feroviar, în conformitate cu obiectivele stabilite în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european.

Pe termen lung: creșterea ponderii modale a călătorilor și a mărfurilor care circulă pe calea ferată, pentru a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport din Uniune, în conformitate cu obiectivele stabilite în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european.

1.4.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Dimensiunea europeană și transfrontalieră a transporturilor și, în particular, a transportului feroviar. Legislație la nivelul Uniunii pentru realizarea unui spațiu

[19] Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

feroviar unic european, cum ar fi eliminarea barierelor tehnice și a barierelor de pe piețele naționale.

Dimensiunea europeană a măsurilor menite să accelereze trecerea la o mobilitate durabilă și inteligentă, în conformitate cu obiectivele stabilite în Comunicarea Comisiei privind Pactul ecologic european.

1.4.3. Învățăminte desprinse din experiențe anterioare similare

Anii europeni organizați în ultimii 10 ani și-au demonstrat valoarea ca instrumente eficace de sensibilizare, care au avut un impact atât asupra publicului larg, cât și asupra multiplicatorilor și au creat sinergii între diferitele domenii de intervenție la nivelul Uniunii și al statelor membre.

1.4.4. Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare

Anul european al căilor ferate are legături cu alte politici ale Uniunii, cum ar fi dezvoltarea regională, competitivitatea industrială, turismul durabil, inovarea, ocuparea forței de muncă, educația, tineretul, cultura și accesibilitatea pentru persoanele cu handicap, precum și cu raporturile Uniunii cu țările din vecinătate. El va sublinia dimensiunea europeană și transfrontalieră a căilor ferate europene, ca mijloc de a deplasa mărfuri, de a călători, de a descoperi și de a crea conexiuni la nivelul întregului continent într-un mod durabil și orientat spre viitor. Este posibil ca unele activități din cadrul anului european să fie finanțate în cadrul programelor existente ale Uniunii.

1.5. Durata și impactul financiar

X durată limitată

– **X** în vigoare de la 1.1.2021 până la 31.12.2021

– **X** impact financiar din 2020 până în 2021 pentru creditele de angajament și din 2020 până în 2022 pentru creditele de plată.

☐ **durată nelimitată**

– punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.6. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)[20]

X Gestiune directă asigurată de Comisie

– ☐ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

– ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

– ☐ țărilor terțe sau organismelor desemnate de acestea;

– ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

– ☐ BEI și Fondului european de investiții;

– ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;

– ☐ organismelor de drept public;

– ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;

– ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;

– ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

– *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

[…]

[20] Explicații detaliate privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente monitorizării și raportării.

Program de lucru pentru anul european Instituirea unui comitet de coordonare

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse

Gestiunea directă, în conformitate cu articolul 62 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul financiar, este modul preferat, întrucât acțiunile vor fi puse în aplicare de Comisia Europeană, în particular de DG MOVE, care va asigura coordonarea cu statele membre și cu diversele părți interesate.

2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor

Riscuri identificate: lipsa vizibilității inițiativelor; așteptări prea ridicate în raport cu bugetul limitat. Sistemul de control intern instituit: o evaluare periodică a riscurilor în cadrul comitetului de coordonare.

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)

Controalele fac parte din sistemul de control intern al DG MOVE. Aceste noi activități vor genera costuri de control suplimentare nesemnificative la nivelul DG.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Comisia se asigură că, atunci când acțiunile finanțate în temeiul prezentei decizii sunt puse în aplicare, interesele financiare ale Uniunii sunt protejate prin aplicarea de măsuri preventive împotriva fraudei, corupției și oricăror altor activități ilegale, prin verificări eficace și prin recuperarea sumelor plătite necuvenit, iar, dacă se constată nereguli, prin aplicarea de sancțiuni eficace, proporționate și cu efect de descurajare. Comisia este autorizată să efectueze controale și verificări la fața locului în temeiul prezentei decizii, conform Regulamentului (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri. Atunci când este necesar, anchetele sunt efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă și sunt reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF).

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli propusă (propuse)

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Rubrica 1 [Piața unică, inovare și sectorul digital]	Dif./Nedif.[21].	din țări AELS[22]	din partea țărilor candidate[23]	din partea țărilor terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-2022) 01.02.02.50 02.03.01 În cadrul procedurilor bugetare ar putea fi identificate și alte linii	Dif./~~Ned if~~.	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Rubrica 3 [Resurse naturale și mediu]	Dif./Nedif.[24].	din țări AELS[25]	din partea țărilor candidate[26]	din partea țărilor terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	09.02.xx În cadrul procedurilor bugetare ar putea fi identificate și alte linii	Dif./~~Ned if~~.	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU	~~DA~~/NU

21 Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.
22 AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.
23 Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.
24 Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.
25 AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.
26 Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

Programele și liniile bugetare menționate mai jos au un caracter orientativ. Finanțarea adecvată va fi determinată în contextul procedurilor bugetare, prin redistribuire, în 2020, în cadrul programării financiare existente; în 2021, vor fi identificate credite specifice în cadrul pachetelor financiare ale programelor viitoare și al programării financiare, în conformitate cu cadrele financiare multianuale aplicabile.

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	<…>	Rubrica 1 [Piața unică, inovare și sectorul digital]; Rubrica 3 [Resurse naturale și mediu]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***După 2027***	**TOTAL**
Credite operaționale 06.02.05 (buget 2020) / 02.20.04.01 (2021-2022) Activități de sprijin pentru politica europeană în domeniul transporturilor	Angajamente	(1)	0,500	1,500							**2,000**
	Plăți	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Credite operaționale 01.02.02.50 Orizont Europa 02.03.01 Mecanismul pentru interconectarea Europei – Transporturi 09.02 LIFE	Angajamente	(1)		6,000							**6,000**
	Plăți	(2)		3,000	3,000						**6,000**
TOTAL credite rubricile 1 și 3	Angajamente	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Plăți	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”

milioane EUR (cu trei zecimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***După 2027***	**TOTAL**
Resurse umane		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Alte cheltuieli administrative			0,010							**0,010**
TOTAL credite pentru RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

milioane EUR (cu trei zecimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***După 2027***	**TOTAL**
TOTAL credite pentru RUBRICILE din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Plăți	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Sinteza impactului estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

– **X** Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Anii	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**TOTAL**
RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Alte cheltuieli administrative		0,010						**0,010**
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

În afara RUBRICII 7[27] din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli de natură administrativă								
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

[27] Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.2.1. Necesarul de resurse umane estimat

– ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.

– **X** Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

Anii		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)								
La sediu și în reprezentanțele Comisiei		1	2	0,5				
În delegații								
Cercetare								
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: FTE) - AC, AL, END, INT și JED [28] Rubrica 7								
Finanțare de la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	- la sediu							
	- în delegații							
Finanțare din pachetul financiar al programului [29]	- la sediu							
	- în delegații							
Cercetare								
Altele (a se preciza)								
TOTAL		**1**	**2**	**0,5**				

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor de efectuat:

Funcționari și personal temporar	Organizarea și coordonarea campaniilor de comunicare și a evenimentelor; gestionarea cererilor de propuneri; circa 10 misiuni în statele membre în 2021.
Personal extern	N/A

[28] AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

[29] Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.3. Contribuții ale terților

Propunerea/inițiativa:

– **X** nu prevede cofinanțare din partea unor terți

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

– **X** Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

ANEXĂ
la FIȘA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

Denumirea propunerii/inițiativei:

Anul european al căilor ferate (2021)

1. NUMĂRUL ȘI COSTURILE AFERENTE RESURSELOR UMANE CONSIDERATE NECESARE

2. COSTURI AFERENTE ALTOR CHELTUIELI ADMINISTRATIVE

3. METODE DE CALCUL UTILIZATE PENTRU ESTIMAREA COSTURILOR

3.1 Resurse umane

3.2 Alte cheltuieli administrative

*Prezenta anexă, **care trebuie completată de fiecare DG/serviciu care participă la propunere/inițiativă**, trebuie să însoțească fișa financiară legislativă la momentul lansării consultării interservicii.*

Tabelele de date sunt utilizate ca sursă pentru tabelele conținute în fișa financiară legislativă. Acestea sunt destinate exclusiv uzului intern în cadrul Comisiei.

1. COSTURILE AFERENTE RESURSELOR UMANE CONSIDERATE NECESARE

☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane

X Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL	
		ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)																	
La sediu și în reprezentanțele Comisiei	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
În delegațiile Uniunii	AD																
	AST																
• Personal extern [30]																	
Pachet global	AC																
	END																
	INT																
În delegațiile Uniunii	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Alte linii bugetare (*a se preciza*)																	

[30] AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

Subtotal – RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL	
		ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite	ENI	Credite
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)																	
Cercetare	AD																
	AST																
• Personal extern [31]																	
Personal extern acoperit din credite operaționale (fostele linii „BA”). - la sediu	AC																
	END																
	INT																
- în delegațiile Uniunii	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Cercetare	AC																
	END																
	INT																
Alte linii bugetare (*a se preciza*)																	
Subtotal – RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual																	

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

[31] AC= agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

2. COSTURI AFERENTE ALTOR CHELTUIELI ADMINISTRATIVE

(e) 1.☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative

X Propunerea/inițiativa necesită utilizarea de credite administrative, după cum se explică mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
La sediu								
Cheltuieli pentru delegații și reprezentare		0,010						**0,010**
Cheltuieli aferente conferințelor și reuniunilor								
Comitete[32]								
Studii și consultări								
Sisteme de gestiune și informare								
Echipamente și servicii TIC[33]								
Alte linii bugetare (*a se specifica, dacă este cazul*)								
În delegațiile Uniunii								
Cheltuieli pentru delegații, conferințe și reprezentare								
Perfecționare profesională								
Cheltuieli de achiziționare și de închiriere și cheltuieli aferente								
Echipamente, mobilier, materiale și servicii								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual		**0,010**						**0,010**

[32] Se indică tipul de comitet și grupul de care aparține.

[33] TIC: Tehnologiile informației și comunicațiilor: trebuie consultată DIGIT.

milioane EUR (cu trei zecimale)

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Cheltuieli cu asistența tehnică și administrativă (cu excepția personalului extern) din creditele operaționale (fostele linii „BA”)								
- la sediu								
- în delegațiile Uniunii								
Alte cheltuieli de gestiune pentru cercetare								
Alte linii bugetare (*a se specifica, dacă este cazul*)								
Subtotal – În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL **RUBRICA 7 și în afara RUBRICII 7** din cadrul financiar multianual		**0,010**						**0,010**

Necesarul de credite administrative va fi asigurat din creditele alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare existente.

3. METODE DE CALCUL

3.1 Resurse umane

Această parte stabilește metoda de calcul utilizată pentru estimarea resurselor umane considerate necesare [ipoteze referitoare la volumul de muncă, inclusiv locuri de muncă concrete (profiluri profesionale specifice sistemului Sysper2), categoriile de personal și costurile medii aferente]

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual
NB: Costurile medii pentru fiecare categorie de personal de la sediul central sunt disponibile pe BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Funcționari și personal temporar 1 ENI în 2020 pentru pregătirea și coordonarea evenimentelor 2 ENI în 2021 pentru gestionarea cererii de propuneri 0,5 ENI în 2022 pentru raportarea finală
• Personal extern

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual
• Numai posturile finanțate din bugetul de cercetare
• Personal extern

3.2 Alte cheltuieli administrative

A se detalia metoda de calcul utilizată pentru fiecare linie bugetară și în special ipotezele pe care se bazează (de exemplu, numărul de reuniuni pe an, costurile medii etc.)

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual
Circa 10 misiuni în statele membre în 2021

În afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual