EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019[1] stellt die Kommission einen europäischen Grünen Deal für die Europäische Union und deren Bürgerinnen und Bürger vor. Diese Mitteilung bekräftigt das Engagement der Kommission für die Bewältigung klima- und umweltbedingter Herausforderungen, die die entscheidende Aufgabe dieser Generation ist. Es handelt sich um eine neue Wachstumsstrategie, mit der die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Der europäische Grüne Deal ist integraler Bestandteil der Strategie dieser Kommission zur Umsetzung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und der Ziele für nachhaltige Entwicklung[2]. Das Ziel, bis 2050 eine klimaneutrale Europäische Union zu erreichen, wurde vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 12. Dezember 2019[3] und vom Europäischen Parlament in seiner Entschließung vom 15. Januar 2020[4] gebilligt.

Im Rahmen des europäischen Grünen Deals wird insbesondere eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität gefordert, da ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der Union auf den Verkehrssektor entfällt und dieser Anteil weiter steigt. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Alle Verkehrsträger werden zu dieser Verringerung beitragen müssen. Als Bestandteil des europäischen Grünen Deals kündigte die Kommission für 2020 die Verabschiedung einer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität an, mit der diese Herausforderung in Bezug auf alle Emissionsquellen angegangen wird. Neben anderen vorgesehenen Maßnahmen sollte vorrangig ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden.

Der Schiene als einem der umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträger kommt bei der rascheren Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen eine wichtige Rolle zu. So ist der Schienenverkehr weitgehend elektrifiziert und emittiert weitaus weniger CO_2 als der entsprechende Straßen- oder Luftverkehr. Die Schiene ist auch der einzige Verkehrsträger, bei dem die CO_2-Emissionen seit 1990 trotz zunehmender Beförderungsvolumen fast kontinuierlich gesenkt wurden: 2016 entfiel auf sie nur 0,5 % der CO_2-Emissionen aller Verkehrsträger. Auf die Schiene entfällt lediglich ein Anteil von 2 % am Gesamtenergieverbrauch der Union im Bereich Verkehr; bezogen auf die Gesamtheit der Verkehrsträger wurden im Jahr 2016 aber 11,2 % der Güter und 6,6 % der Personen per

[1] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. Dezember 2019 – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

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

[3] Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41779/12-euco-final-conclusions-de.pdf).

[4] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2020 zu dem Thema „Der europäische Grüne Deal“ (2019/2956(RSP)).

Eisenbahn befördert[5]. Der Energieverbrauch des Schienenverkehrs wurde zwischen 1990 und 2016 gesenkt[6] und es werden zunehmend erneuerbare Energiequellen genutzt.

Während der Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Landverkehr in der Union zwischen 2007 und 2016 von 7,0 % auf 7,6 % gestiegen ist, ging der Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterlandverkehr in der Union seit dem Spitzenwert im Jahr 2011 (19 %) auf 16,65 % im Jahr 2017 zurück[7]. Der Verwirklichung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums stehen nach wie vor zahlreiche Hindernisse entgegen, auch in Bezug auf die notwendige Lärmminderung. Die Überwindung dieser Hindernisse in Verbindung mit Kostensenkungen und beschleunigter Innovation wird es dem Schienenverkehr ermöglichen, sein Potenzial voll auszuschöpfen. Die Bahn braucht daher weitere Impulse, um für Reisende und Unternehmen als ein Verkehrsmittel attraktiver zu werden, das sowohl auf täglichen Kurzstrecken als auch im Fernverkehr ihren Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird. Die Erhöhung des Anteils des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs wird auch dazu beitragen, sowohl die Verkehrsüberlastung als auch die für die menschliche Gesundheit schädlichen Emissionen zu verringern, insbesondere die Luftverschmutzung.

Der Vorschlag, das Jahr 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ auszurufen, zielt darauf ab, den Schienenverkehr im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen, auch im Hinblick auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, zu fördern. Durch Projekte, Debatten, Veranstaltungen, Ausstellungen und Initiativen in ganz Europa wird im Rahmen des Europäischen Jahrs der Schiene bei Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Behörden für die Bahn als eine attraktive und nachhaltige Art der Fortbewegung durch Europa geworben, wobei ihre unionsweite und innovative Dimension hervorgehoben wird. Indem über den Eisenbahnsektor hinaus Bürgerinnen und Bürger durch themenbezogene Veranstaltungen und Kommunikationskampagnen erreicht werden, werden mehr Menschen und Unternehmen davon überzeugt, den Schienenverkehr zu nutzen.

Das Jahr 2021 ist ein wichtiges Jahr für die Eisenbahnpolitik der Union. Es wird das erste volle Jahr sein, in dem die im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets[8] vereinbarten Vorschriften, und zwar in Bezug auf die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und die Verringerung der Kosten und des Verwaltungsaufwands für EU-weit tätige Eisenbahnunternehmen, in der gesamten EU umgesetzt werden. In einer Reihe von Mitgliedstaaten wächst das öffentliche Interesse an der Eisenbahn, einschließlich an Nachtzügen, was auch an der Popularität von #DiscoverEU[9] deutlich wird. Darüber hinaus wird das internationale Kunstfestival „Europalia“[10] im Jahr 2021 dem Einfluss der Eisenbahn auf die Kunst gewidmet sein und die Rolle des Schienenverkehrs als mächtiger Förderer des sozialen, wirtschaftlichen und industriellen Wandels hervorheben. Das Jahr 2021 wird daher als sehr geeigneter Zeitpunkt für diese Initiative erachtet.

So wie bei allen Europäischen Jahren in der Vergangenheit besteht das Hauptziel darin, auf Herausforderungen und Chancen aufmerksam zu machen und die Rolle der Union bei der Herbeiführung gemeinsamer Lösungen hervorzuheben. Ziel des Europäischen Jahrs der Schiene ist es, die Bemühungen der Union, der Mitgliedstaaten, der regionalen und lokalen Behörden und anderer Organisationen um Erhöhung des Anteils des Schienenpersonen- und

5 EU transport Statistical pocketbook 2019.
6 EU transport Statistical pocketbook 2019.
7 EU transport Statistical pocketbook 2019.
8 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en
9 https://europa.eu/youth/discovereu_de
10 https://europalia.eu

Schienengüterverkehrs zu fördern und zu unterstützen. Insbesondere sollte im Rahmen des Europäischen Jahres für die Schiene als nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger geworben werden, indem die breite Öffentlichkeit, insbesondere die Jugend, angesprochen wird. Es sollte auch die europäische grenzüberschreitende Dimension des Schienenverkehrs hervorgehoben werden, der die Bürgerinnen und Bürger einander näher bringt und es ihnen ermöglicht, die Union in ihrer ganzen Vielfalt zu erkunden, den Zusammenhalt fördert und zur Integration des Binnenmarkts der Union beiträgt. Es sollte auch der Beitrag der Schiene zur Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft der Union insgesamt gestärkt und der Schienenverkehr als wichtiger Bestandteil der Beziehungen zwischen der Union und Drittländern, insbesondere Ländern des westlichen Balkans, gefördert werden.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Wie oben erwähnt wird das Europäische Jahr der Schiene den Schienenverkehr im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission zum europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen, einschließlich im Hinblick auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, fördern. Es wird auch auf bestehende schienenbezogene Initiativen und Maßnahmen aufbauen, z. B. die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und die Verringerung der Kosten und des Verwaltungsaufwands für unionsweit tätige Eisenbahnunternehmen. Analog zu anderen Europäischen Jahren sind Informations- und PR-Kampagnen, Veranstaltungen, Projekte und Initiativen auf Unionsebene und auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene vorgesehen. Sie dienen der Vermittlung von zentralen Botschaften und von Informationen über bewährte Vorgehensweisen.

Das Europäische Jahr bietet die Gelegenheit, die Behörden der Mitgliedstaaten und die Branche zu ermutigen, bei der Förderung des Schienenverkehrs zusammenzuarbeiten. Es wird alles getan, um die im Verlauf des Europäischen Jahres organisierten Aktivitäten und die Bedürfnisse und Gegebenheiten eines jeden Mitgliedstaates aufeinander abzustimmen. Die Mitgliedstaaten werden daher aufgefordert, einen nationalen Koordinator zu ernennen, der ihre Teilnahme am Europäischen Jahr der Schiene organisiert. Vorgesehen ist die Bildung einer europäischen Lenkungsgruppe, der auch Vertreter der nationalen Koordinatoren angehören. Die Kommission beruft Sitzungen der nationalen Koordinatoren ein; diese Sitzungen dienen der Koordination des Europäischen Jahres und dem Informationsaustausch über die Durchführung auf nationaler Ebene und auf Unionsebene.

- **Kohärenz mit der Politik der EU in anderen Bereichen**

Das Europäische Jahr der Schiene berührt andere Politikbereiche der Union wie regionale Entwicklung, industrielle Wettbewerbsfähigkeit, nachhaltiger Tourismus, Innovation, Beschäftigung, Bildung, Jugend, Kultur und Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen sowie die Beziehungen der Union mit ihren Nachbarländern. Es wird die europäische, grenzüberschreitende Dimension des Schienenverkehrs als nachhaltiges und zukunftsorientiertes Mittel zum Transport von Gütern, zum Reisen, zur Erkundung und zur Verbindung des Kontinents hervorheben. Einige Aktivitäten im Rahmen des Europäischen Jahres könnten möglicherweise aus bestehenden Programmen der Union wie „Horizont Europa“, der Fazilität „Connecting Europe“, den Struktur- und Investitionsfonds der Union, „Kreatives Europa“, Erasmus+, DiscoverEU oder „Europa für Bürgerinnen und Bürger“ finanziert werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). So sieht Artikel 91 vor, dass das Europäische Parlament und der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Ausschusses der Regionen alle zweckdienlichen Vorschriften zur Durchführung des Artikels 90 AEUV erlassen. Gemäß Artikel 90 AEUV werden die Ziele der Verträge im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt. Hauptzweck des vorliegenden Vorschlags ist es, zur Erhöhung des Anteils des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs beizutragen. Das Ziel als solches fällt daher unter Artikel 91 AEUV.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der vorliegende Vorschlag steht im Einklang mit dem in Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) verankerten Subsidiaritätsprinzip. Die Ziele des vorliegenden Vorschlags können nicht in ausreichender Form allein durch Maßnahmen erreicht werden, die die Mitgliedstaaten ergreifen. Das hängt damit zusammen, dass bei Maßnahmen, die lediglich auf nationaler Ebene eingeleitet werden, die Vorteile der europäischen Dimension in Form des Austauschs von Erfahrungen und bewährten Vorgehensweisen zwischen Mitgliedstaaten nicht zum Tragen kämen. In Artikel 3 Absatz 3 EUV heißt es insbesondere, dass die Europäische Union einen Binnenmarkt errichtet, auf die nachhaltige Entwicklung Europas unter anderem auf der Grundlage einer Verbesserung der Umweltqualität hinwirkt sowie den wissenschaftlichen und technologischen Fortschritt wie auch den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt fördert. Die Union verfolgt ihre Ziele mit geeigneten Mitteln entsprechend den Zuständigkeiten, die ihr von den Verträgen übertragen wurden. Darüber hinaus würden die Maßnahmen der Mitgliedstaaten durch eine größere Sichtbarkeit, multilaterale Partnerschaften, einen transnationalen Informationsaustausch und eine unionsweite Sensibilisierung und Verbreitung bewährter Verfahren im Rahmen des Europäischen Jahres von den Maßnahmen auf Unionsebene profitieren.

• Verhältnismäßigkeit

Der vorliegende Vorschlag steht im Einklang mit dem in Artikel 5 Absatz 4 EUV verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das vorgeschlagene Vorgehen ist einfach. Es stützt sich auf bestehende Programme und eine Ausrichtung der Kommunikationsaktivitäten auf die Themen, die das Europäische Jahr betreffen. Auch werden keine unverhältnismäßigen administrativen Anforderungen an die mit der Umsetzung des Vorschlags befassten Behörden gestellt. Die Maßnahmen der Union dienen der Unterstützung und Ergänzung der von den Mitgliedstaaten und dem Sektor unternommenen Anstrengungen. Erstens werden diese Maßnahmen die Wirksamkeit der Instrumente der Union verbessern. Zweitens werden sie weitere Fortschritte ermöglichen, indem sie Synergien und die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten, regionalen und lokalen Behörden, privaten und öffentlichen Unternehmen und der Zivilgesellschaft insgesamt fördern. Die Maßnahmen der Union würden nicht über das für die Inangriffnahme der ermittelten Herausforderungen erforderliche Maß hinausgehen.

• Wahl des Instruments

Ein Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates stellt das am besten geeignete Instrument dar, um die umfassende Einbindung der Rechtsetzungsinstanzen in die Ausrufung des Jahres 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene zu gewährleisten.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Entfällt

• Konsultation der Interessenträger

Am 9. Dezember 2019 wurde mit verschiedenen eingeladenen Vertretern des Eisenbahnsektors (CER, UNIFE, EIM, ERFA – Allrail), der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), von Shift2Rail und Europalia die Möglichkeit erörtert, das Jahr 2021 als „Europäisches Jahr der Eisenbahn“ auszurufen. Alle Teilnehmer bekundeten breite Unterstützung für diese Initiative und betonten die Rolle der Schiene bei der Erreichung des Dekarbonisierungsziels sowie die grenzüberschreitende Dimension des Schienenverkehrs. Es wird erwartet, dass sich Interessenträger aus dem Eisenbahnsektor, insbesondere Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Hersteller und nationale Behörden, aktiv an der Organisation von Veranstaltungen – auf Unionsebene sowie auf nationaler und lokaler Ebene – unter dem Banner des Europäischen Jahres beteiligen. Konsultationen mit dem internationalen Kunstfestival Europalia haben gezeigt, dass ein großes Potenzial für Synergien mit dem Europäischen Jahr besteht. Sowohl der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss als auch der Ausschuss der Regionen haben kürzlich Initiativstellungnahmen[11] [12] verabschiedet, in denen das Interesse ihrer Mitglieder an der Förderung der Schiene als nachhaltigem und innovativem Verkehrsträger zum Ausdruck kommt.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Entfällt

• Folgenabschätzung

Eine Folgenabschätzung ist nicht erforderlich, da die Ziele der vorgeschlagenen Initiative unter die Ziele bestehender Programme der Union fallen. Die vorgeschlagene Initiative verpflichtet die Kommission zu keinen spezifischen Maßnahmen legislativer Art. Sie wäre auch mit keinen signifikanten sozialen, wirtschaftlichen oder umweltbezogenen Auswirkungen verbunden, die über die bestehender Instrumente hinausgingen.

• Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Entfällt

• Grundrechte

Entfällt

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die zur Durchführung dieses Beschlusses für den Zeitraum 2020-2021 erforderliche Mittelzuweisung wird auf 8 000 000 EUR geschätzt. Die Durchführung des Europäischen Jahres erfordert eine angemessene Finanzausstattung, die im Rahmen der Haushaltsverfahren

[11] Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses – Inklusive Digitalisierung des Schienenverkehrs (verabschiedet am 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Stellungnahme des Ausschusses der Regionen – Der potenzielle Beitrag des Eisenbahnsektors zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der EU (verabschiedet am 4. Dezember 2019, CDR 1939/2019).

für 2020 und für 2021 im Einklang mit dem mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027 festzulegen ist.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Der Vorschlag verpflichtet die Kommission, bis zum 31. Dezember 2022 über die Durchführung, die Ergebnisse und die Gesamtbewertung der Initiativen im Rahmen des Europäischen Jahres Bericht zu erstatten.

2020/0035 (COD)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[13],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[14],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019[15] stellt die Kommission einen europäischen Grünen Deal für die Europäische Union und deren Bürgerinnen und Bürger vor. Der europäische Grüne Deal ist eine neue Wachstumsstrategie, mit der die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist.

(2) In seinen Schlussfolgerungen vom 12. Dezember 2019[16] unterstützte der Europäische Rat das Ziel, bis 2050 eine klimaneutrale Europäische Union zu erreichen.

(3) In seiner Entschließung vom 15. Januar 2020[17] begrüßte das Europäische Parlament die Mitteilung der Kommission zum europäische Grüne Deal und forderte, den notwendigen Übergang zu einer klimaneutralen Gesellschaft bis spätestens 2050 zu verwirklichen.

(4) Im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen muss die Wirtschaft der Union umgestaltet und die Politik, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Mobilität, überdacht werden; dies beinhaltet eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität. Ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der Union entfällt auf den Verkehrssektor und dieser Anteil steigt weiter. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die

[13] ABl. C vom , S. .

[14] ABl. C vom , S. .

[15] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. Dezember 2019 – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

[16] Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019.

[17] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2020 zu dem Thema „Der europäische Grüne Deal“ (2019/2956(RSP)).

verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität bedeutet, den Nutzern Vorrang einzuräumen und ihnen erschwinglichere, besser zugängliche, gesündere und sauberere Alternativen zu ihren derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten zu bieten. Der europäische Grüne Deal beinhaltet eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, um diese Herausforderungen anzugehen. Insbesondere sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden.

(5) Die Schiene spielt eine wichtige Rolle und kann maßgebliche Weichen stellen für die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Sie gehört zu den umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträgern. Der Schienenverkehr ist weitgehend elektrifiziert und emittiert weitaus weniger CO_2 als der entsprechende Straßen- oder Luftverkehr, und die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, bei dem die Treibhausgas- und die CO_2-Emissionen seit 1990 kontinuierlich gesenkt wurden. Außerdem wurde der Energieverbrauch des Schienenverkehrs zwischen 1990 und 2016 gesenkt[18] und es werden zunehmend erneuerbare Energiequellen genutzt.

(6) Indem er die Randregionen und -gebiete an die Hauptverkehrsrouten der Union anbindet, trägt der Eisenbahnsektor zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt bei.

(7) Während der Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Landverkehr in der Union seit 2007 nur geringfügig gestiegen ist, ist der Anteil der Schienenfracht zurückgegangen. Der Verwirklichung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums stehen nach wie vor zahlreiche Hindernisse entgegen, auch in Bezug auf die notwendige Lärmminderung. Die Überwindung dieser Hindernisse in Verbindung mit Kostensenkungen und beschleunigter Innovation wird es dem Schienenverkehr ermöglichen, sein Potenzial voll auszuschöpfen. Die Bahn braucht daher weitere Impulse, um für Reisende ebenso wie für Unternehmen attraktiver zu werden.

(8) Um den Schienenverkehr im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen, einschließlich im Hinblick auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, zu fördern, sollte das Jahr 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen werden. Das Jahr 2021 wird ein wichtiges Jahr für die Eisenbahnpolitik der Union sein; es wird das erste volle Jahr sein, in dem die im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets vereinbarten Vorschriften, und zwar in Bezug auf die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und die Verringerung der Kosten und des Verwaltungsaufwands für unionsweit tätige Eisenbahnunternehmen, in der gesamten Union umgesetzt werden. In einer Reihe von Mitgliedstaaten wächst das öffentliche Interesse an der Eisenbahn, einschließlich an Nachtzügen, was auch an der Popularität von #DiscoverEU deutlich wird. Darüber hinaus wird das internationale Kunstfestival „Europalia“ im Jahr 2021 dem Einfluss der Eisenbahn auf die Kunst gewidmet sein und die Rolle des Schienenverkehrs als mächtiger Förderer des sozialen, wirtschaftlichen und industriellen Wandels hervorheben –

[18] DG MOVE Statistical Pocketbook 2019 „EU transport in figures“ (Quelle: Eurostat).

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Das Jahr 2021 wird zum „Europäischen Jahr der Schiene“ (im Folgenden „Europäisches Jahr“ genannt) ausgerufen.

Artikel 2

Ziele

Das Ziel des Europäischen Jahres besteht darin, die von der Union, den Mitgliedstaaten sowie regionalen und lokalen Behörden und anderen Organisationen unternommenen Anstrengungen zur Erhöhung des auf die Schiene entfallenden Anteils des Personen- und Güterverkehrs zu fördern und zu unterstützen. Insbesondere leistet das Europäische Jahr Folgendes:

a) Werbung für die Schiene als nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger, insbesondere indem die richtungsweisende Rolle der Schiene bei der Erreichung des von der Union angestrebten Ziels der Klimaneutralität bis 2050 hervorgehoben und die breite Öffentlichkeit, vor allem die Jugend, angesprochen wird;

b) Hervorhebung der europäischen grenzüberschreitenden Dimension des Schienenverkehrs, der die Bürgerinnen und Bürger einander näherbringt und es ihnen ermöglicht, die Union in ihrer ganzen Vielfalt zu erkunden, den Zusammenhalt fördert und zur Integration des Binnenmarkts der Union beiträgt;

c) Stärkung des Beitrags der Schiene zu Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft der Union, wobei insbesondere Aspekte im Zusammenhang mit regionaler Entwicklung, industrieller Wettbewerbsfähigkeit, nachhaltigem Tourismus, Innovation, Beschäftigung, Bildung, Jugend und Kultur berücksichtigt werden und die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen verbessert wird;

d) Beitrag zur Förderung des Schienenverkehrs als wichtiger Bestandteil der Beziehungen zwischen der Union und Nachbarländern, insbesondere Ländern des westlichen Balkans, wobei auf dem Interesse und Bedarf der Partnerländer und dem in der Union vorhandenen Fachwissen im Bereich des Schienenverkehrs aufgebaut wird.

Artikel 3

Inhalt der Maßnahmen

(1) Zu den zur Erreichung der in Artikel 2 dargelegten Ziele zu treffenden Maßnahmen gehören folgende mit den Zielen des Europäischen Jahres verknüpfte Aktivitäten auf Unions-, nationaler, regionaler oder lokaler Ebene:

a) Initiativen und Veranstaltungen zur Stimulierung der Debatte, zur Sensibilisierung und zur Erleichterung des Engagements der Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Behörden, um mehr Personen und Güter auf die Schiene zu bringen und so über verschiedene Kanäle und Instrumente, einschließlich Veranstaltungen in den Mitgliedstaaten, gegen den Klimawandel zu kämpfen;

b) Informationen, Ausstellungen, Ideen sowie Bildungs- und Sensibilisierungskampagnen, um Veränderungen im Verhalten von Fahrgästen, Verbrauchern und Unternehmen zu fördern und die breite Öffentlichkeit anzuregen, aktiv an der Erreichung des Ziels eines nachhaltigeren Verkehrs mitzuwirken;

c) Austausch von Erfahrungen und bewährten Vorgehensweisen nationaler, regionaler und lokaler Verwaltungen, der Zivilgesellschaft, von Unternehmen und Schulen im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs und die Herbeiführung von Verhaltensänderungen auf allen Ebenen;

d) Durchführung von Studien und Innovationsaktivitäten und Verbreitung ihrer Ergebnisse auf europäischer oder nationaler Ebene;

e) Förderung von Projekten und Netzwerke im Zusammenhang mit dem Europäischen Jahr, auch über die Medien, die sozialen Netzwerke und andere Online-Gemeinschaften.

(2) Die Organe und Einrichtungen der Union und die Mitgliedstaaten können auf Unionsebene bzw. auf nationaler Ebene beim Bewerben der in Absatz 1 genannten Aktivitäten auf das Europäische Jahr verweisen und dessen visuelle Identität verwenden.

Artikel 4

Koordinierung auf Ebene der Mitgliedstaaten

Die Organisation der Teilnahme am Europäischen Jahr auf nationaler Ebene liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Zu diesem Zweck ernennen die Mitgliedstaaten nationale Koordinatoren. Die nationalen Koordinatoren sorgen für die Koordinierung der einschlägigen Aktivitäten auf nationaler Ebene.

Artikel 5

Koordinierung auf Unionsebene

(1) Die Kommission beruft regelmäßig Sitzungen der nationalen Koordinatoren ein; diese Sitzungen dienen der Koordination des Europäischen Jahres. Die Sitzungen dienen außerdem als Gelegenheit zum Informationsaustausch über die Durchführung des Europäischen Jahres auf nationaler und Unionsebene; Vertreter des Europäischen Parlaments können als Beobachter an diesen Sitzungen teilnehmen.

(2) Bei der Koordination des Europäischen Jahres auf Unionsebene wird ein übergreifender Ansatz verfolgt, damit Synergien zwischen den unterschiedlichen Programmen und Initiativen der Union zur Förderung von Projekten im Bereich des Schienenverkehrs oder solchen, die einen Bezug zum Eisenbahnwesen aufweisen, entstehen.

(3) Zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung des Europäischen Jahres auf Unionsebene beruft die Kommission regelmäßige Sitzungen mit Interessenträgern und Vertretern von Organisationen und Einrichtungen ein, die im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind, darunter bestehende grenzübergreifende Netzwerke, einschlägige nichtstaatliche Organisationen, Jugendorganisationen und Gemeinschaften.

Die Kommission kann, sofern es die Haushaltsmittel zulassen, Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und Projekten durchführen, die aufgrund ihres herausragenden Beitrags zu den Zielen des Jahres unterstützt werden können.

Artikel 6

Internationale Zusammenarbeit

Die Kommission arbeitet für die Zwecke des Europäischen Jahres erforderlichenfalls mit zuständigen internationalen Organisationen zusammen, wobei sie dafür sorgt, dass die Sichtbarkeit der EU-Beteiligung gewährleistet ist.

Artikel 7

Monitoring und Bewertung

Bis zum 31. Dezember 2022 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die Durchführung der in diesem Beschluss vorgesehenen Initiativen – samt den Ergebnissen und einer Gesamtbewertung – vor.

Artikel 8

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

FINANZBOGEN

INHALTSVERZEICHNIS

FINANZBOGEN 4

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 7

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative 7

1.2. Politikbereich(e) (Cluster) 7

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft 7

1.4. Begründung des Vorschlags/der Initiative 7

1.4.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative 7

1.4.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre. 7

1.4.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse 8

1.4.4. Vereinbarkeit und mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten .. 8

1.5. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative 9

1.6. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung 9

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN 10

2.1. Überwachung und Berichterstattung 10

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e) 10

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen 10

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle 10

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss) 10

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten 10

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 12

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan 12

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben 13

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben 13

3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel 15

3.2.2.1. Geschätzter Personalbedarf 16
3.2.3. Finanzierungsbeteiligung Dritter 17
3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen 17

FINANZBOGEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Europäisches Jahr der Schiene (2021)

1.2. Politikbereich(e) (Cluster)

(2020)

Politikbereich: Mobilität und Verkehr

(2021)

Unter Rubrik 1 „Binnenmarkt, Innovation und Digitales“: Cluster 1 „Forschung und Innovation“ und Cluster 2 „Europäische strategische Investitionen“.

Unter Rubrik 3 „Natürliche Ressourcen und Umwelt“: Cluster 9: „Umwelt- und Klimaschutz“.

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

X eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme[19]

☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.4.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Kurzfristig: Positivere Darstellung der Eisenbahn bei Bürgerinnen und Bürgern und Unternehmen, größeres Bewusstsein für die Bedeutung einer stärkeren Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen.

Langfristig: Erhöhung des Anteils der Schiene am Personen- und Güterverkehr, um im Einklang mit den in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal genannten Zielen zur Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union beizutragen.

1.4.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Europäische, grenzüberschreitende Dimension des Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs. Rechtsvorschriften der Union zur Schaffung eines integrierten

[19] Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, u. a. durch Beseitigung nationaler marktbezogener und technischer Hindernisse.

Die unionsweite Bedeutung von Maßnahmen für eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität im Einklang mit den Zielen aus der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal.

1.4.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Die in den letzten zehn Jahren durchgeführten Europäischen Jahre haben sich als wirksame Sensibilisierungsinstrumente bewährt, die sowohl in der breiten Öffentlichkeit als auch bei Multiplikatoren Widerhall gefunden und für Synergien zwischen verschiedenen Aktionsbereichen auf der Ebene der Union und der Mitgliedstaaten gesorgt haben.

1.4.4. Vereinbarkeit und mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Das Europäische Jahr der Schiene berührt andere Politikbereiche der Union wie regionale Entwicklung, industrielle Wettbewerbsfähigkeit, nachhaltiger Tourismus, Innovation, Beschäftigung, Bildung, Jugend, Kultur und Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen sowie die Beziehungen der Union mit ihren Nachbarländern. Es wird die europäische, grenzüberschreitende Dimension der Eisenbahnen in Europa als nachhaltiges und zukunftsorientiertes Mittel zum Transport von Gütern, zum Reisen, zur Erkundung und zur Verbindung des Kontinents hervorheben. Einige Aktivitäten im Rahmen des Europäischen Jahres können möglicherweise aus bestehenden Programmen der Union finanziert werden.

1.5. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

X befristete Laufzeit

– **X** Laufzeit: 01.01.2021 bis 31.12.2021

– **X** Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von 2020 bis 2021 und auf die Mittel für Zahlungen von 2020 bis 2022

☐ **unbefristete Laufzeit**

– Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,

– anschließend reguläre Umsetzung.

1.6. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung[20]

X Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

– ☐ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union

– ☐ durch Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– ☐ Drittländer oder die von diesen benannten Einrichtungen

– ☐ internationale Organisationen und deren Agenturen (bitte angeben)

– ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds

– ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

– ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende finanzielle Garantien bieten

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende finanzielle Garantien bieten

– ☐ Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

– *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

[…]

[20] Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Arbeitsprogramm für das Europäische Jahr Einrichtung eines Lenkungsausschusses

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Die direkte Mittelverwaltung im Sinne des Artikels 62 Absatz 1 Buchstabe a der Haushaltsordnung ist vorzuziehen, da die Maßnahmen von der Europäischen Kommission, insbesondere der GD MOVE, durchgeführt werden, die die Koordinierung mit den Mitgliedstaaten und den verschiedenen Akteuren sicherstellen wird.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Ermittelte Risiken: mangelnde Sichtbarkeit der Initiativen; zu hohe Erwartungen vor dem Hintergrund begrenzter Haushaltsmittel. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle: regelmäßige Risikobewertung im Rahmen des Lenkungsausschusses.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Die Kontrollen sind Teil des Systems der internen Kontrolle der GD MOVE. Diese neuen Tätigkeiten werden geringe zusätzliche Kontrollkosten auf Ebene der GD verursachen.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach diesem Beschluss finanzierten Maßnahmen den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und durch Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie — bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten — durch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen. Die Kommission ist gemäß der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten befugt, auf Grundlage dieses Beschlusses Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchzuführen. Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) führt erforderlichenfalls Untersuchungen durch, die durch die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des

Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) geregelt sind.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Rubrik 1 [Binnenmarkt, Innovation und Digitales]	GM/NGM[21]	von EFTA-Ländern[22]	von Kandidatenländern[23]	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 Im Rahmen der Haushaltsverfahren können ggf. noch weitere Haushaltslinien bestimmt werden.	~~GM~~/NGM ~~NGM~~	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Rubrik 3 [Natürliche Ressourcen und Umwelt]	GM/NGM[24]	von EFTA-Ländern[25]	von Kandidatenländern[26]	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	09.02.xx Im Rahmen der Haushaltsverfahren können ggf. noch weitere Haushaltslinien bestimmt werden.	~~GM~~/NGM ~~NGM~~	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN	~~JA~~/NEIN

21 GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.
22 EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.
23 Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.
24 GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.
25 EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.
26 Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

Die nachstehend genannten Programme und Haushaltslinien sind vorläufig. Eine angemessene Finanzierung wird im Rahmen der Haushaltsverfahren durch Umschichtungen im Jahr 2020 innerhalb der vorhandenen Finanzplanung festgelegt; spezifische Mittel werden im Jahr 2021 innerhalb der Finanzrahmen künftiger Programme sowie im Rahmen der Finanzplanung gemäß den geltenden mehrjährigen Finanzrahmen ausgewiesen.

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	<…>	Rubrik 1 [Binnenmarkt, Innovation und Digitales] Rubrik 3 [Natürliche Ressourcen und Umwelt]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Nach 2027***	**INSGESAMT**
Operative Mittel	Verpflichtungen	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (Haushalt 2020) / 02.20.04.01 (2021-22) Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik	Zahlungen	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Operative Mittel	Verpflichtungen	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Horizont Europa 02.03.01 Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr 09.02 LIFE	Zahlungen	(2)		3,000	3,000						**6,000**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 und 3	Verpflichtungen	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Zahlungen	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Nach 2027***	**INSGESAMT**
Personal		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Bedarf an sonstigen Verwaltungsmitteln			0,010							**0,010**
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Nach 2027***	**INSGESAMT**
Mittel INSGESAMT in allen RUBRIKEN des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Zahlungen	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

– **X** Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Jahre	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**INSGESAMT**
RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Bedarf an sonstigen Verwaltungsmitteln		0,010						**0,010**
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.2.1. Geschätzter Personalbedarf

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

– **X** Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

Jahre		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)								
Sitz und Vertretungen der Kommission		1	2	0,5				
Delegationen								
Forschung								
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten: VZÄ) – VB, ÖB, ANS, LAK und JFD [27] Rubrik 7								
Aus der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens finanziert	- am Sitz							
	- in den Delegationen							
Aus der Finanzausstattung des Programms finanziert [28]	- am Sitz							
	- in den Delegationen							
Forschung								
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)								
INSGESAMT		**1**	**2**	**0,5**				

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Organisation und Koordinierung von Kommunikationskampagnen und Veranstaltungen; Verwaltung der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen; etwa zehn Dienstreisen in die Mitgliedstaaten im Jahr 2021.
Externes Personal	Entfällt

[27] VB = Vertragsbedienstete; ÖB = örtliche Bedienstete; ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte; JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

[28] Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.3. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

– **X** sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

– **X** Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

ANHANG
des FINANZBOGENS ZU RECHTSAKTEN

Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative:

Europäisches Jahr der Schiene (2021)

1. VORAUSSICHTLICHER BEDARF AN PERSONAL UND MITTEL HIERFÜR

2. SONSTIGE VERWALTUNGSAUSGABEN

3. KOSTENSCHÄTZUNGSMETHODEN

3.1. Personalbedarf

3.2. Bedarf an sonstigen Verwaltungsmitteln

Bei der Einleitung der dienststellenübergreifenden Konsultation ist dieser Anhang, ***der von den einzelnen an dem Vorschlag/der Initiative beteiligten Generaldirektionen/Dienststellen auszufüllen ist****, dem Finanzbogen zu Rechtsakten beizulegen.*

Die in diesen Tabellen enthaltenen Daten fließen in die Tabellen des Finanzbogens zu Rechtsakten ein. Die Tabellen sind als interne Dokumente ausschließlich für den Dienstgebrauch der Kommission bestimmt.

1. VORAUSSICHTLICHER BEDARF AN PERSONAL UND MITTEL HIERFÜR

☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

X Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		INSGESAMT	
		VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)																	
Sitz und Vertretungen der Kommission	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Delegationen der Union	AD																
	AST																
• Externes Personal [29]																	
Globaldotation	VB																
	ANS																
	LAK																
in den Delegationen der Union	VB																
	ÖB																
	ANS																
	LAK																
	JFD																
Sonstige Haushaltslinien (*bitte angeben*)																	

[29] VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Außerhalb der RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		INSGESAMT	
		VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel	VZÄ	Mittel
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)																	
Forschung	AD																
	AST																
• Externes Personal [30]																	
Aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien)	- am Sitz VB																
	- am Sitz ANS																
	- am Sitz LAK																
	- in den Delegationen der Union VB																
	- in den Delegationen der Union ÖB																
	- in den Delegationen der Union ANS																
	- in den Delegationen der Union LAK																
	- in den Delegationen der Union JFD																
Forschung	VB																
	ANS																
	LAK																
Sonstige Haushaltslinien (*bitte angeben*)																	
Zwischensumme – Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens																	

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

[30] VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

2. SONSTIGE VERWALTUNGSAUSGABEN

☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

X Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Insgesamt
Am Sitz der Kommission:								
Dienstreisen und Repräsentationszwecke		0,010						**0,010**
Konferenzen und Sitzungen								
Ausschusssitzungen[31]								
Untersuchungen und Konsultationen								
Informations- und Managementsysteme								
Ausgaben für IKT-Ausstattung und -Dienstleistungen in der Kommission[32]								
Sonstige Haushaltslinien (*ggf. bitte angeben*)								
In den Delegationen der Union:								
Dienstreise- und Repräsentationskosten, Ausgaben für Konferenzen								
Berufliche Fortbildung des Personals								
Kauf oder Miete von Gebäuden und Nebenkosten								
Ausstattung, Mobiliar, Bürobedarf und Dienstleistungen								
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		**0,010**						**0,010**

[31] Art des Ausschusses sowie jeweilige Gruppe angeben.

[32] IKT: Informations- und Kommunikationstechnologien: GD DIGIT ist zu konsultieren.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Insgesamt**
Aus operativen Mitteln finanzierte technische und administrative Unterstützung ohne externes Personal (vormalige BA-Linien)								
- am Sitz								
- in den Delegationen der Union								
Sonstige Verwaltungsausgaben für die Forschung								
Sonstige Haushaltslinien (*ggf. bitte angeben*)								
Zwischensumme – Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT RUBRIK 7 und Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		**0,010**						**0,010**

Der Bedarf an Verwaltungsmitteln wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel und/oder durch Umschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3. KOSTENSCHÄTZUNGSMETHODEN

3.1. Personalbedarf

In diesem Teil ist zu erläutern, nach welcher Methode der geschätzte Personalbedarf berechnet wird (Annahmen hinsichtlich des Arbeitsaufwands mit Angabe der genauen Funktionsbezeichnungen (Arbeitsprofile nach Sysper 2), der Personalkategorie und entsprechender Durchschnittskosten)

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens
Hinweis: Für die am Sitz der Kommission tätigen Personalkategorien sind die Durchschnittskosten unter folgender Adresse abrufbar (BudgWeb): https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Beamte sowie Bedienstete auf Zeit 1 VZÄ im Jahr 2020 für die Vorbereitung und Koordinierung von Veranstaltungen 2 VZÄ im Jahr 2021 für die Verwaltung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 0,5 VZÄ im Jahr 2022 für den Abschlussbericht
• Externes Personal

Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens
• Nur für aus dem Forschungshaushalt finanzierte Stellen
• Externes Personal

3.2. Bedarf an sonstigen Verwaltungsmitteln

Für jede Haushaltslinie ist die verwendete Berechnungsmethode darzulegen, insbesondere auch die zugrunde gelegten Annahmen (z. B. Anzahl der Sitzungen pro Jahr, Durchschnittskosten usw.)

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens
Etwa zehn Dienstreisen in die Mitgliedstaaten im Jahr 2021.

Außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens