EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

om et europæisk år for jernbanetransport (2021)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Kommissionen lancerede i sin meddelelse af 11. december 2019[1] en europæisk grøn pagt for Den Europæiske Union og dens borgere. Meddelelsen bekræfter nok engang Kommissionens tilsagn om at tackle de klima- og miljøudfordringer, der er denne generations helt store opgave. Det er en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Den europæiske grønne pagt udgør en integreret del af Kommissionens strategi for gennemførelse af FN's 2030-dagsorden og målene for bæredygtig udvikling[2]. Målet om at opnå en klimaneutral Europæisk Union senest i 2050 fik opbakning fra Det Europæiske Råd i dets konklusioner af 12. december 2019[3] og af Europa-Parlamentet i dets beslutning af 15. januar 2020[4].

I den europæiske grønne pagt opfordres der navnlig til at fremskynde omstillingen til en bæredygtig og intelligent mobilitet, da transportsektoren tegner sig for en fjerdedel og støt voksende andel af Unionens drivhusgasemissioner. For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % frem mod 2050. Alle transportformer skal bidrage til reduktionen. Som led i den europæiske grønne pagt bebudede Kommissionen en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, der skal vedtages i 2020, og som vil imødegå denne udfordring og favne alle emissionskilder. Blandt andre påtænkte foranstaltninger bør en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, flyttes over på jernbaner og indre vandveje.

Jernbanetransport skal som er en af de mest miljøvenlige og energieffektive transportformer spille en væsentlig rolle med hensyn til at fremskynde reduktionen af transportemissioner. Jernbanesektoren er i det store og hele elektrificeret og udleder langt mindre CO_2 end tilsvarende vej- eller lufttransport. Det er også den eneste transportform, der har reduceret CO_2-emissionerne næsten kontinuerligt siden 1990 til trods for stigende transportmængder: I 2016 tegnede denne transportform sig for blot 0,5 % af CO_2-emissionerne fra alle transportformer. Dertil kommer, at jernbanetransport kun står for 2 % af Unionens samlede energiforbrug til transport, selv om den i 2016[5] stod for 11,2 % af transporten af gods og 6,6 % af passagertransporten ud af alle transportformer. Energiforbruget til jernbanetransport er mindsket i perioden 1990-2016[6], og der anvendes i stigende grad vedvarende energikilder.

Samtidig med, at andelen af personbefordring med jernbane i Unionens landbaserede transport steg fra 7,0 % til 7,6 % mellem 2007 og 2016, er jernbanesektorens andel af Unionens landbaserede godstransport efter at være toppet i 2011 (19 %) faldet til 16,65 % i 2017[7]. Der er stadig mange hindringer for at opnå et ægte fælles europæisk jernbaneområde, herunder mht. behovet for at minimere støj. Overvindelsen af disse hindringer vil tillige med

---

1 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11. december 2019, Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final/2).

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

3 Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019. (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf).

4 Europa-Parlamentets beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt (2019/2956(RSP)).

5 EU transport statistical pocket book 2019.

6 EU transport statistical pocket book 2019.

7 EU transport statistical pocket book 2019.

omkostningsreduktion og hurtigere innovation gøre det muligt for jernbanesektoren at virkeliggøre sit fulde potentiale. Jernbanesektoren må derfor styrkes yderligere for at blive mere attraktiv som transportmiddel for rejsende og virksomheder, der både opfylder deres daglige og mere langsigtede behov for mobilitet. En forøgelse af andelen af passagerer og gods, der befordres/transporteres med jernbane, vil også bidrage til at mindske både trafikbelastningen og emissionerne, som er til fare for menneskers sundhed, navnlig luftforurening.

Forslaget om at erklære 2021 "Det europæiske år for jernbanetransport" tilsigter at fremme jernbanetransport i tråd med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn pagt, bl.a. med hensyn til bæredygtig og intelligent mobilitet. Gennem projekter, debatter, arrangementer, udstillinger og initiativer i hele Europa vil det europæiske år for jernbanetransport fremme jernbanetransport som en attraktiv og bæredygtig mobilitetsløsning i hele Europa til gavn for borgere, virksomheder og myndigheder, idet der lægges vægt på den EU-dækkende og innovative dimension. Ved at tage kontakt til borgerne, uden for jernbanesektoren og gennem særlige arrangementer og kommunikationskampagner, vil initiativet tilskynde flere borgere og virksomheder til at benytte jernbanetransport.

2021 er et vigtigt år for Unionens politik på jernbaneområdet. Det bliver det første fulde år, hvor de regler, der er vedtaget i den fjerde jernbanepakke[8], dvs. om åbning af markedet for indenlandsk passagerbefordring og nedbringelse af omkostninger og administrative byrder for jernbanevirksomheder, der opererer i hele Unionen, vil blive gennemført i Unionen som helhed. Der er en voksende interesse i befolkningen for jernbanetransport, herunder med nattog, i en række medlemsstater, hvilket også fremgår af populariteten af #DiscoverEU[9]. Desuden vil den internationale kunstfestival "Europalia"[10] i 2021 fokusere på jernbanernes indflydelse på kunsten og fremhæve jernbanernes rolle som en stærk drivkraft for social, økonomisk og industriel forandring. 2021 anses derfor for at være en yderst velvalgt tidspunkt for dette initiativ.

Som det var tilfældet med alle tidligere Europæiske År, er hovedformålet at øge bevidstheden om udfordringer og muligheder og fremhæve Unionens rolle som drivkraft for fælles løsninger. Formålet med det europæiske år for jernbanetransport er at fremme og støtte Unionens, medlemsstaternes samt regionale og lokale myndigheders og andre organisationers indsats for at øge andelen af passagerer og gods, der befordres/transporteres med jernbane. Det europæiske år bør navnlig fremme jernbanetransport som en bæredygtig, innovativ og sikker transportform ved at tage kontakt til den brede offentlighed, især ungdommen. Jernbanetransportens europæiske, tværnationale dimension, som bringer borgerne tættere sammen, gør det muligt for dem at udforske Unionen i al dens mangfoldighed, fremmer samhørighed og bidrager til at integrere Unionens indre marked, bør ligeledes fremhæves. Endvidere bør jernbanetransportens bidrag til Unionens økonomi, industri og samfundet som helhed øges, og jernbanetransport bør fremmes som et vigtigt element i forbindelserne mellem Unionen og tredjelande, navnlig landene i det vestlige Balkan.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Som tidligere nævnt vil det europæiske år for jernbanetransport fremme jernbanetransport i tråd med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn pagt, bl.a. med hensyn til bæredygtig og intelligent mobilitet. Det vil også udbygge eksisterende jernbanerelaterede initiativer og politikker såsom åbningen af markedet for indenlandsk passagerbefordring og mindske omkostningerne og den administrative byrde for

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en
[9] https://europa.eu/youth/discovereu_en
[10] https://europalia.eu

jernbanevirksomheder, der opererer i hele Unionen. I tråd med andre Europæiske År vil foranstaltningerne omfatte oplysnings- og pr-kampagner, arrangementer, projekter og initiativer på EU-plan samt på nationalt, regionalt og lokalt plan. De vil tjene til at formidle hovedbudskaber og information om eksempler på god praksis.

Det europæiske år vil give lejlighed til at opmuntre medlemsstaternes myndigheder og sektoren til at samarbejde om at fremme jernbanetransport. Der vil blive gjort alt for at sikre, at de aktiviteter, der tilrettelægges i løbet af det europæiske år, er skræddersyet efter behov og omstændigheder i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne anmodes derfor om at udpege en national koordinator med ansvar for at tilrettelægge deres deltagelse i det europæiske år for jernbanetransport. Der nedsættes en europæisk styringsgruppe med repræsentanter for de nationale koordinatorer. Kommissionen indkalder de nationale koordinatorer til møder for at koordinere gennemførelsen af det pågældende europæiske år og udveksle oplysninger om dets gennemførelse på nationalt plan og EU-plan.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Det europæiske år for jernbanetransport har tilknytning til andre af Unionens politikområder såsom regionaludvikling, industriel konkurrenceevne, bæredygtig turisme, innovation, beskæftigelse, uddannelse, ungdom, kultur og tilgængelighed for handicappede samt Unionens forbindelser med nabolandene. Det vil understrege jernbanetransportens europæiske, tværnationale dimension som et middel til at transportere gods, rejse, udforske og knytte kontinentet sammen på en bæredygtig og fremtidsorienteret måde. Nogle aktiviteter inden for rammerne af det europæiske år kan eventuelt finansieres af eksisterende EU-programmer såsom Horisont Europa, Connecting Europe-faciliteten, Unionens struktur- og investeringsfonde, Et Kreativt Europa, Erasmus+, DiscoverEU eller Europa for Borgerne.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I artikel 91 præciseres det nemlig, at med henblik på gennemførelsen af artikel 90 i TEUF og under hensyntagen til transportspørgsmålenes særlige karakter fastsætter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget passende bestemmelser. Ifølge artikel 90 i TEUF søges traktaternes mål nået inden for rammerne af en fælles transportpolitik. Hovedformålet med det foreliggende forslag er at øge andelen af passagerer og gods, der befordres/transporteres med jernbane. Dette mål er derved omfattet af artikel 91 i TEUF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Dette forslag er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). Målene for dette forslag kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. Det skyldes, at foranstaltninger udelukkende på nationalt plan ikke ville drage fordel af den europæiske dimension mht. udveksling af erfaring og god praksis mellem medlemsstaterne. I artikel 3, stk. 3, i TEU fastsættes det nærmere bestemt, at Den Europæiske Union opretter et indre marked, arbejder for en bæredygtig udvikling i Europa baseret på forbedring af miljøkvaliteten, fremmer videnskabelige og teknologiske fremskridt og fremmer økonomisk, social og territorial samhørighed. Unionen forfølger sine mål med passende midler inden for de beføjelser, der er tildelt den ved traktaterne. Desuden vil medlemsstaternes indsats kunne drage fordel af indsatsen på EU-plan gennem større

synlighed, multilaterale partnerskaber, tværnational udveksling af oplysninger og bevidstgørelse og formidling af god praksis i hele Unionen inden for rammerne af det europæiske år.

- **Proportionalitetsprincippet**

Dette forslag er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5, stk. 4, i TEU. Den foreslåede fremgangsmåde er enkel. Indsatsen bygger på eksisterende programmer og fokuserer på kommunikationsaktiviteter i forbindelse med det europæiske år. Der pålægges ikke de myndigheder, som gennemfører forslaget, nogen uforholdsmæssig stor administrativ byrde. Unionens indsats vil støtte og supplere medlemsstaternes og sektorens indsats. Denne foranstaltning vil først og fremmest forbedre effektiviteten af Unionens egne instrumenter. For det andet vil den fungere som katalysator ved at fremme synergier og samarbejde mellem medlemsstaterne, regionale og lokale myndigheder, private og offentlige virksomheder og civilsamfundet som helhed. Unionens indsats vil ikke gå videre, end hvad der er nødvendigt for at imødegå de påviste udfordringer.

- **Valg af retsakt**

En afgørelse vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet er det bedst egnede reguleringsmiddel til at sikre fuldt engagement fra den lovgivende myndigheds side i forbindelse med udpegningen af 2021 til at være europæisk år for jernbanetransport.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant.

- **Høringer af interesserede parter**

Muligheden for at erklære 2021 "europæisk år for jernbanetransport" blev drøftet den 9. december 2019 med forskellige indbudte repræsentanter for jernbanesektoren (CER, UNIFE, EIM og ERFA), Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA), Shift2Rail og repræsentanter for Europalia. Alle deltagere gav udtryk for bred opbakning til dette initiativ, idet de fremhævede jernbanesektorens rolle i at opfylde dekarboniseringsmålet og understregede jernbanesektorens tværnationale dimension. Interessenter i jernbanesektoren, navnlig jernbanevirksomheder, stationsledere, producenter og nationale myndigheder, forventes at deltage aktivt i tilrettelæggelsen af arrangementer under det europæiske års banner på EU-plan, samt nationalt og lokalt plan. Samråd med den internationale kunstfestival Europalia har afdækket et stort potentiale for synergier med det europæiske år. Såvel Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg som Regionsudvalget vedtog for nylig initiativudtalelser[11] [12], hvori deres medlemmer tilkendegiver interesse i at fremme jernbanetransport som en bæredygtig og innovativ transportform.

- **Ekspertbistand**

Ikke relevant.

[11] Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse — En inklusiv sektoromstilling til en digitaliseret jernbaneindustri (vedtaget den 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Regionsudvalgets udtalelse — Jernbanesektorens potentiale til at opfylde EU-politikkens prioriteter (vedtaget den 4. december 2019, CDR 1939/2019).

- **Konsekvensanalyse**

Der er ikke behov for en konsekvensanalyse, da målsætningerne i det foreslåede initiativ falder ind under målsætningerne i Unionens eksisterende programmer. Det foreslåede initiativ ville ikke forpligte Kommissionen til nogen særlige lovgivningsmæssige foranstaltninger. Det ville heller ikke have nogen særlige sociale, økonomiske eller miljømæssige konsekvenser, der rækker ud over de eksisterende instrumenters.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Ikke relevant.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ikke relevant.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den nødvendige finansielle tildeling til gennemførelsen af denne afgørelse for perioden 2020-2021 anslås til 8 000 000 EUR. Gennemførelsen af det europæiske år vil indebære en passende finansiering, der skal fastlægges i forbindelse med budgetprocedurerne for 2020 og 2021 i overensstemmelse med den flerårige finansielle ramme for 2021-2027.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget indebærer en forpligtelse for Kommissionen til senest den 31. december 2022 at aflægge rapport om gennemførelsen, resultaterne og den samlede vurdering af de initiativer, der er omfattet af det europæiske år.

2020/0035 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

om et europæisk år for jernbanetransport (2021)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[13],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[14],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen lancerede i sin meddelelse af 11. december 2019[15] en europæisk grøn pagt for Den Europæiske Union og dens borgere. Den europæiske grønne pagt er en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen.

(2) Det Europæiske Råd godkendte i sine konklusioner af 12. december 2019[16] målet om at opnå en klimaneutral Europæisk Union senest i 2050.

(3) Europa-Parlamentet udtrykte i sin beslutning af 15. januar 2020[17] tilfredshed med Kommissionens meddelelse om "den europæiske grønne pagt" og opfordrede til, at den nødvendige overgang til et klimaneutralt samfund sker senest i 2050.

(4) I overensstemmelse med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt, er der behov for at omstille Unionens økonomi og gentænke politikkerne, navnlig inden for transport og mobilitet, hvilket indebærer, at omstillingen til bæredygtig og intelligent mobilitet fremskyndes. Transport tegner sig for en fjerdedel af Unionens drivhusgasemissioner, og den andel vokser støt. For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % frem mod 2050. Hvis målsætningen om bæredygtig transport skal nås, skal brugerne sættes i første række og have lettere adgang til billigere, sundere og renere alternativer til deres nuværende mobilitetsvaner. Den europæiske grønne pagt indebærer, at omstillingen til en bæredygtig og intelligent mobilitet skal fremskyndes for at imødegå disse

[13] EUT C […] af […], s. […].
[14] EUT C […] af […], s. […].
[15] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11. december 2019, Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final/2).
[16] Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019.
[17] Europa-Parlamentets beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt (2019/2956(RSP)).

udfordringer. Nærmere bestemt bør en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, flyttes over på jernbaner og indre vandveje.

(5) Jernbanetransport har en væsentlig rolle at spille som et afgørende vendepunkt i at sikre opfyldelsen af klimaneutralitetsmålet senest i 2050 og udgør en af de mest miljøvenlige og energieffektive transportformer. Jernbanetransport er stort set elektrificeret og udleder langt mindre CO_2 end tilsvarende vej- eller lufttransport, og som den eneste transportform har jernbanetransporten reduceret sine drivhusgasemissioner og CO_2-emissioner siden 1990. Dertil kommer, at energiforbruget til jernbanetransport er mindsket i perioden 1990-2016[18], og der anvendes i stigende grad vedvarende energikilder.

(6) Ved at forbinde Unionens vigtigste transportruter med dens regioner og områder i den yderste periferi bidrager jernbanesektoren til den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed.

(7) Andelen af passagerbefordring med jernbane i Unionen er kun steget en smule siden 2007, og til gengæld er godstransportens andel faldet. Der er stadig mange hindringer for at opnå et ægte fælles europæisk jernbaneområde, herunder mht. behovet for at minimere støj. Overvindelsen af disse hindringer vil tillige med omkostningsreduktion og hurtigere innovation gøre det muligt for jernbanesektoren at virkeliggøre sit fulde potentiale. Jernbanesektoren må derfor styrkes yderligere for at blive mere attraktiv for rejsende og virksomheder.

(8) For at fremme jernbanetransport i tråd med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn pagt, bl.a. med hensyn til bæredygtig og intelligent mobilitet bør 2021 udpeges som europæisk år for jernbanetransport". 2021 vil blive et væsentligt år for Unionens jernbanepolitik, idet det bliver det første fulde år, hvor de regler, der er vedtaget i den fjerde jernbanepakke, dvs. om åbning af markedet for indenlandsk passagerbefordring og nedbringelse af omkostninger og administrative byrder for jernbanevirksomheder, der opererer i hele Unionen, vil blive gennemført i Unionen som helhed. Der er en voksende interesse i befolkningen for jernbanetransport, herunder med nattog, i en række medlemsstater, hvilket også fremgår af populariteten af #DiscoverEU. Desuden vil den internationale kunstfestival "Europalia" i 2021 fokusere på jernbanernes indflydelse på kunsten og fremhæve jernbanernes rolle som en stærk drivkraft for social, økonomisk og industriel forandring —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Genstand

År 2021 udpeges til "europæisk år for jernbanetransport" (i det følgende benævnt "det europæiske år").

Artikel 2

Formål

Formålet med det europæiske år er at fremme og støtte Unionens, medlemsstaternes samt regionale og lokale myndigheders og andre organisationers indsats for at øge andelen af

[18] DG MOVE Statistical Pocketbook 2019 "EU transport in figures" (kilde: Eurostat).

passagerer og gods, der befordres/transporteres med jernbane. Nærmere bestemt skal det europæiske år:

(a) fremme jernbanetransport som en bæredygtig, innovativ og sikker transportform, navnlig ved at fremhæve jernbanens rolle som en afgørende faktor for at bidrage til at nå Unionens mål om klimaneutralitet senest i 2050 og ved at tage kontakt til den brede offentlighed, især ungdommen

(b) fremhæve jernbanetransportens europæiske, tværnationale dimension, som bringer borgerne tættere sammen, gør det muligt for dem at udforske Unionen i al dens mangfoldighed, fremmer samhørighed og bidrager til at integrere Unionens indre marked

(c) øge jernbanetransportens bidrag til Unionens økonomi, industri og samfund, herunder navnlig aspekter vedrørende regionaludvikling, industriel konkurrenceevne, bæredygtig turisme, innovation, beskæftigelse, uddannelse, ungdom og kultur samt styrke tilgængeligheden for personer med handicap

(d) bidrage til at fremme jernbanetransport som et vigtigt element i forbindelserne mellem Unionen og nabolandene, navnlig landene i det vestlige Balkan, med udgangspunkt i partnerlandenes interesser og behov og Unionens ekspertise inden for jernbanetransport.

Artikel 3

Foranstaltningernes indhold

1. De foranstaltninger, der skal iværksættes for at nå de i artikel 2 opstillede mål, omfatter følgende aktiviteter på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan, som er forbundet med målene for det europæiske år:

   (a) initiativer og arrangementer for at fremme debat og bevidstgørelse og muliggøre borgernes, virksomhedernes og de offentlige myndigheders engagement i at tiltrække flere rejsende og gods til jernbaner med henblik på at bekæmpe klimaændringer med en vifte af forskellige kanaler og værktøjer, herunder arrangementer i medlemsstaterne

   (b) information, udstillinger, inspiration, uddannelse og opmærksomhedsskabende kampagner for at opmuntre til at ændre passagerernes, forbrugernes og virksomhedernes adfærd og for at tilskynde den brede offentlighed til at bidrage aktivt til at opfylde målene om en mere bæredygtig transport

   (c) udveksling af erfaringer og god praksis mellem nationale, regionale og lokale myndigheder, civilsamfundet, erhvervslivet og skolerne om at fremme anvendelsen af jernbanetransport og om, hvordan adfærdsændringer kan gennemføres på alle niveauer

   (d) gennemførelse af undersøgelser og innovationsaktiviteter og formidling af resultaterne af dem på europæisk eller nationalt plan og

   (e) fremme af projekter og netværk i forbindelse med det europæiske år, herunder via medierne, sociale netværk og andre onlinefællesskaber.

2. EU-institutioner og -organer såvel som medlemsstaterne kan på henholdsvis EU-plan og nationalt plan henvise til det europæiske år og benytte dettes visuelle identitet i forbindelse med fremme af de aktiviteter, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 4

Koordinering på medlemsstatsplan

Tilrettelæggelsen på nationalt plan af deltagelse i det europæiske år er medlemsstaternes ansvar. Med henblik herpå udnævner medlemsstaterne nationale koordinatorer. De nationale koordinatorer sikrer koordineringen af relevante aktiviteter på nationalt plan.

Artikel 5

Koordinering på EU-plan

1. Kommissionen indkalder regelmæssigt de nationale koordinatorer til møder for at koordinere afviklingen af det europæiske år. Disse møder giver også mulighed for at udveksle oplysninger om gennemførelsen af det europæiske år på nationalt plan og EU-plan; repræsentanter for Europa-Parlamentet kan deltage i disse møder som observatører.

2. Koordineringen på EU-plan af det europæiske år skal have en tværgående tilgang for at skabe synergier mellem de forskellige EU-programmer og -initiativer, som finansierer projekter inden for jernbanetransport, eller som har tilknytning til jernbaner.

3. Kommissionen indkalder regelmæssigt interessenter og repræsentanter for organisationer og organer, der er aktive på jernbanetransportområdet, herunder eksisterende tværnationale kulturelle netværk og relevante NGO'er, samt ungdomsorganisationer og -fællesskaber, til møder for at bistå Kommissionen i gennemførelsen af det europæiske år på EU-plan.

   Kommissionen kan, hvis der er budgetmidler til rådighed, tilrettelægge indkaldelser af forslag og projekter, der kan modtage støtte til deres fremragende bidrag til opfyldelsen af årets mål.

Artikel 6

Internationalt samarbejde

Kommissionen samarbejder i forbindelse med det europæiske år om fornødent med kompetente internationale organisationer og sikrer i den forbindelse synligheden af Unionens deltagelse.

Artikel 7

Overvågning og evaluering

Kommissionen forelægger senest den 31. december 2022 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen, resultaterne og den samlede evaluering af de initiativer, der er omhandlet i denne afgørelse.

Artikel 8

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

FINANSIERINGSOVERSIGT

INDHOLDSFORTEGNELSE

FINANSIERINGSOVERSIGT 12

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME 12

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse 12

1.2. Berørt(e) politikområde(r) (programklynge) 12

1.3. Forslaget/initiativet vedrører: 12

1.4. Forslagets/initiativets begrundelse 12

1.4.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet 12

1.4.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side (f.eks. koordineringsfordele, retssikkerhed, større effektivitet eller komplementaritet). Ved "merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis. 12

1.4.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger 13

1.4.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning 13

1.5. Varighed og finansielle virkninger 14

1.6. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r) 14

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER 15

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering 15

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er) 15

2.2.1. Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi 15

2.2.2. Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem 15

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning) 15

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder 15

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER 16

3.1. Udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og foreslået(ede) ny(e) udgiftspost(er) på budgettet 16

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne 17

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne 17

3.2.2. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne 19

3.2.2.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer 20

3.2.3. Tredjemands bidrag til finansieringen 21

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne 21

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Europæisk år for jernbanetransport (2021)

1.2. Berørt(e) politikområde(r) *(programklynge)*

(2020)

Politikområde: Mobilitet og transport

(2021)

Under Udgiftsområde 1 "Det indre marked, innovation og det digitale område": Politikklynge 1 "Forskning og innovation" og politikklynge 2 "Europæiske strategiske investeringer".

Under Udgiftsområde 3 "Naturressourcer og miljø" Politikklynge 9: "Miljø- og klimaindsats".

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

X en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning[19]

☐ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Forslagets/initiativets begrundelse

1.4.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

På kort sigt: give jernbanetransport et bedre image blandt borgere og virksomheder, skabe større bevidsthed om vigtigheden af at overflytte flere passagerer og mere gods til jernbanetransport i tråd med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn pagt.

På lang sigt: forøge den modale andel af passagerer og gods, der befordres/transporteres med jernbane, for at bidrage til at nedbringe mængden af drivhusgasemissioner fra transportaktiviteter i Unionen i tråd med de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn aftale.

1.4.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side (f.eks. koordineringsfordele, retssikkerhed, større effektivitet eller komplementaritet). Ved "merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.

Transportsektorens og navnlig jernbanetransportens europæiske, tværnationale dimension. EU-lovgivning med henblik på at opnå et integreret fælles europæisk

[19] Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

jernbaneområde, eksempelvis fjernelse af nationale markedsmæssige og tekniske hindringer.

EU-dimensionen af foranstaltninger, der tilsigter at fremskynde omstillingen til bæredygtig og intelligent mobilitet i tråd med målene i Kommissionens meddelelse om en europæisk grøn aftale.

1.4.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger

De Europæiske År, der er tilrettelagt i løbet af det seneste årti, har vist deres værd som effektive instrumenter til bevidstgørelse; de har både påvirket den brede offentlighed og skabt multiplikatoreffekter, og de har desuden skabt synergier mellem forskellige interventionsområder på EU-plan og i medlemsstaterne.

1.4.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning

Det europæiske år for jernbanetransport har forbindelser til andre af Unionens politikområder såsom regionaludvikling, industriel konkurrenceevne, bæredygtig turisme, innovation, beskæftigelse, uddannelse, ungdom, kultur og tilgængelighed for handicappede samt Unionens forbindelser med nabolandene. Det vil understrege den europæiske jernbanetransports europæiske, tværnationale dimension som et middel til at transportere gods, rejse, udforske og knytte kontinentet sammen på en bæredygtig og fremtidsorienteret måde. Nogle af aktiviteterne i relation til det europæiske år kan eventuelt finansieres inden for rammerne af eksisterende EU-programmer.

1.5. Varighed og finansielle virkninger

X begrænset varighed

– **X** Gældende fra 1.1.2021 til 31.12.2021.

– **X** Finansielle virkninger fra 2020 til 2021 for forpligtelsesbevillinger og fra 2020 til 2022 for betalingsbevillinger.

☐ **ubegrænset varighed**

– Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

– derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.6. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)[20]

X Direkte forvaltning ved Kommissionen

– ☐ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

– ☐ i gennemførelsesorganer

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☐ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

– ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

– ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)

– ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

– ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

– ☐ offentligretlige organer

– ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt

– *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

[…]

[20] Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Arbejdsprogram for det europæiske år. Nedsættelse af et styringsudvalg

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

Direkte forvaltning, jf. finansforordningens artikel 62, stk. 1, litra a), må foretrækkes, idet foranstaltningerne vil blive gennemført af Kommissionen, navnlig GD MOVE, som vil sikre koordinering med medlemsstaterne og de forskellige interessenter.

2.2.2. Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

Konstaterede risici: manglende synlighed for initiativerne, og for høje forventninger i forhold til det begrænsede budget. Det interne kontrolsystem: regelmæssig risikovurdering inden for rammerne af styringsudvalget.

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

Kontrollerne er en del af GD MOVE's interne kontrolsystem. Disse nye aktiviteter vil medføre betydelige ekstra kontrolomkostninger på GD-plan.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionen sikrer i forbindelse med gennemførelsen af tiltag, der finansieres i henhold til denne afgørelse, at Unionens finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, korruption og andre ulovligheder, gennem effektiv kontrol og gennem inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb samt, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning. Kommissionen er bemyndiget til at foretage kontrol og inspektion på stedet i henhold til denne afgørelse i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder. Undersøgelserne gennemføres eventuelt af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF).

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og foreslået(ede) ny(e) udgiftspost(er) på budgettet

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Udgiftsområde 1 [Det indre marked, innovation og det digitale område]	OB/IOB[21].	fra EFTA-lande[22]	fra kandidat-lande[23]	fra tredje-lande	iht. finansforord-ningens artikel [21, stk. 2, litra b)]
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 Andre budgetposter kan identificeres i budgetprocedurerne	OB./~~IOB~~.	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ
Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Type of udgifter, som afholdes	Bidrag			
	Udgiftsområde 3 [Naturressourcer og miljø]	OB/IOB[24].	fra EFTA-lande[25]	fra kandidat-lande[26]	fra tredje-lande	iht. finansforord-ningens artikel [21, stk. 2, litra b)]
	09.02.xx Andre budgetposter kan identificeres i budgetprocedurerne	OB./~~IOB~~.	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ	~~JA~~/NEJ

21 OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
22 EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
23 Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.
24 OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
25 EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
26 Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

De nedenfor anførte programmer og budgetposter er vejledende. Passende finansiering vil blive fastsat i forbindelse med budgetprocedurerne ved omfordeling i 2020 inden for den nuværende finansielle programmering; i 2021 vil specifikke bevillinger blive udpeget inden for fremtidige programmers budgetrammer og den finansielle programmering i overensstemmelse med de gældende flerårige finansielle rammer.

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	<…>	Udgiftsområde 1 [Det indre marked, innovation og det digitale område]; Udgiftsområde 3 [Naturressourcer og miljø]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**I ALT**
Aktionsbevillinger	Forpligtelser	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (2020-budgettet)/02.20.04.01 (2021-22) Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik	Betalinger	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Aktionsbevillinger	Forpligtelser	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Horisont Europa 02.03.01 Connecting Europe-faciliteten — Transport 09.02 LIFE	Betalinger	(2)		3,000	3,000						**6,000**
Bevillinger I ALT under udgiftsområde 1 og 3	Forpligtelser	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Betalinger	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administration"

i mio. EUR (tre decimaler)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**I ALT**
Menneskelige ressourcer		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Andre administrationsudgifter			0,010							**0,010**
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

i mio. EUR (tre decimaler)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Efter 2027***	**I ALT**
Bevillinger I ALT under samtlige UDGIFTSOMRÅDER i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Betalinger	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

– **X** Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

År	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I ALT**
UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Andre administrationsudgifter		0,010						**0,010**
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7[27] i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre udgifter af administrativ art								
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

I ALT	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til generaldirektoratets forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

[27] Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.2.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

– **X** Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

År		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)								
I hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer		1	2	0,5				
Delegationer								
Forskning								
• Eksternt personale (i årsværk) FTE) — KA, LA, UNE, V og JMD [28] Udgiftsområde 7								
Bevillinger under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	- i hovedsædet							
	- i delegationer							
Finansieret over bevillingsrammen for programmet [29]	- i hovedsædet							
	- i delegationer							
Forskning								
Andre budgetposter (skal angives)								
I ALT		**1**	**2**	**0,5**				

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Tilrettelæggelse og koordinering af kommunikationskampagner og arrangementer, og forvaltning af indkaldelser af forslag. Ca. 10 tjenesterejser i medlemsstaterne i 2021.
Eksternt personale	Ikke relevant.

[28] KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED = junioreksperter ved delegationerne.

[29] Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.3. Tredjemands bidrag til finansieringen

Forslaget/initiativet:

– **X** indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

– **X** Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

BILAG
til FINANSIERINGSOVERSIGTEN

Forslagets/initiativets betegnelse:

Europæisk år for jernbanetransport (2021)

1. PERSONALEBEHOV OG PERSONALEOMKOSTNINGER

2. ANDRE ADMINISTRATIONSUDGIFTER

3. ANVENDTE METODER TIL BEREGNING AF OMKOSTNINGSOVERSLAG

3.1 Menneskelige ressourcer

3.2 Andre administrationsudgifter

*Dette bilag, **som skal udfyldes af de generaldirektorater/tjenestegrene, der deltager i forslaget/initiativet**, skal ledsage finansieringsoversigten, når høringen mellem tjenestegrenene iværksættes.*

Tabellerne med oplysninger anvendes som kilde til tabellerne i finansieringsoversigten. De er udelukkende til intern brug i Kommissionen.

1. PERSONALEOMKOSTNINGER

☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

X Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		I ALT	
		årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)																	
I hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
I EU-delegationer	AD																
	AST																
• Eksternt personale [30]																	
Samlet bevilling	KA																
	UNE																
	V																
I EU-delegationer	KA																
	LA																
	UNE																
	V																
	JED																
Andre budgetposter (*skal angives*)																	

[30] KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED = junioreksperter ved delegationerne.

Subtotal — UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		I ALT	
		årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger	årsværk	Bevillinger
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)																	
Forskning	AD																
	AST																
• Eksternt personale [31]																	
Eksternt personale finansieret over aktionsbevillinger (tidligere BA-poster). - i hovedsædet	KA																
	UNE																
	V																
- i EU-delegationer	KA																
	LA																
	UNE																
	V																
	JED																
Forskning	KA																
	UNE																
	V																
Andre budgetposter (*skal angives*)																	
Subtotal – Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme																	

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

[31] KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED = junioreksperter ved delegationerne.

2. ANDRE ADMINISTRATIONSUDGIFTER

(e) 1.☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

X Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
I hovedsædet:								
Udgifter til tjenesterejser og repræsentation		0,010						**0,010**
Udgifter til konferencer og møder								
Udvalg[32]								
Undersøgelser og konsultationer								
Informations- og forvaltningssystemer								
Ikt-udstyr og -tjenester[33]								
Andre budgetposter (*præciser om nødvendigt*)								
I EU-delegationer								
Tjenesterejser, konferencer og repræsentationsudgifter								
Videreuddannelse af personalet								
Udgifter til køb og leje m.m.								
Udstyr, møbler, forsyninger og tjenesteydelser								
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		**0,010**						**0,010**

32 Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.

33 Ikt: Informations- og kommunikationsteknologi: DIGIT skal høres.

i mio. EUR (tre decimaler)

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**I alt**
Udgifter til teknisk og administrativ bistand (omfatter ikke eksternt personale) finansieret over aktionsbevillinger (tidligere BA-poster)								
- i hovedsædet								
- i EU-delegationer								
Andre forskningsrelaterede administrationsudgifter								
Andre budgetposter (*præciser om nødvendigt*)								
Subtotal – Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

I ALT UDGIFTSOMRÅDE 7 og Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		**0,010**						**0,010**

Administrationsbevillingerne vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som GD'et allerede har afsat til forvaltningen af aktionen, og/eller ved omfordeling, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3. BEREGNINGSMÅDER

3.1 Menneskelige ressourcer

Denne del beskriver beregningsmetoden til vurdering af de menneskelige ressourcer, der anses for at være nødvendige (forventet arbejdsbyrde, herunder særlige job (Sysper 2 work profiles), personalekategorier og de tilsvarende gennemsnitlige omkostninger)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme
Bemærk: Gennemsnitlige omkostninger for hver personalekategori i hovedsædet kan ses på BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Tjenestemænd og midlertidigt ansatte 1 årsværk i 2020 til forberedelse og koordinering af arrangementer 2 årsværk i 2021 til forvaltning af indkaldelsen af forslag 0,5 årsværk i 2022 til endelig rapportering
• Eksternt personale

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme
• Kun stillinger finansieret over forskningsbudgettet
• Eksternt personale

3.2 Andre administrationsudgifter

Oplys nærmere om den beregningsmetode, der anvendes for hver budgetpost, herunder de underliggende antagelser (f.eks. antal møder om året, gennemsnitlige omkostninger osv.)

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme
Ca. 10 tjenesterejser i medlemsstaterne i 2021.

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme