



**EUROPEISKA UNIONEN**

**EUROPAPARLAMENTET**

**RÅDET**

---

**Bryssel den 23 december 2020  
(OR. en)**

**2020/0035 (COD)  
LEX 2041**

**PE-CONS 48/1/20  
REV 1**

**TRANS 519  
CODEC 1150**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT  
OM ETT EUROPAÅR FÖR JÄRNVÄGEN (2021)**

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT (EU) 2020/...

av den 23 december 2020

## om ett Europaår för järnvägen (2021)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>3</sup>, och

---

<sup>1</sup> EUT C 364, 28.10.2020, s. 149.

<sup>2</sup> Yttrande av den 14 oktober 2020 (ännu inte offentliggjort i EUT).

<sup>3</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 december 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 17 december 2020.

av följande skäl:

- (1) I sitt meddelande av den 11 december 2019 med titeln *Den europeiska gröna given* (*meddelandet om den europeiska gröna given*) lade kommissionen fram den europeiska gröna given för unionen och dess medborgare. Den europeiska gröna given är en ny tillväxtstrategi som ska ställa om unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen.
- (2) Europeiska rådet ställde sig i sina slutsatser av den 12 december 2019 bakom målet att uppnå en klimatneutral union senast 2050.
- (3) Europaparlamentet välkomnade i sin resolution av den 15 januari 2020 meddelandet om den europeiska gröna given och begärde att omställningen till ett klimatneutralt samhälle ska vara slutförd senast 2050.

- (4) I linje med de mål som fastställs i meddelandet om den europeiska gröna given finns det ett behov av att ställa om unionens ekonomi och att ompröva politiken, särskilt på området för transport och mobilitet. Transporterna står för en fjärdedel av unionens utsläpp av växthusgaser, och denna andel fortsätter att öka. För att uppnå klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska med 90 % fram till 2050. För hållbara, intermodala transporter krävs att trafikanterna sätts i centrum och erbjuds mer ekonomiskt överkomliga, tillgängliga, hälsosammare, renare och energieffektivare alternativ till sina nuvarande mobilitetsvanor, och att de som redan nu använder hållbara transportsätt, såsom gående, cykling och kollektivtrafik gynnas.
- (5) Den europeiska gröna given innebär en påskyndad övergång till hållbar och smart mobilitet för att möta dessa utmaningar. Särskilt bör en betydande del av de 75 % av de inlandstransporter som i dag sker på väg flyttas över till järnväg och inre vattenvägar. Stora investeringar behövs för denna omställning, bland annat investeringar som sker i samband med återhämtningen, och en väsentlig del av dem kommer att ha samband med genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och insatser för att effektivisera godskorridorerna på järnväg.

- (6) Järnvägen har en viktig roll att spela som en katalysator för förändring i riktning mot målet att nå klimatneutralitet senast 2050. Det är ett av de mest miljövänliga och energieffektiva trafikslagen. Järnvägen är till stor del elektrifierad och släpper ut mycket mindre koldioxid än vad som sker vid motsvarande resor på väg eller med flyg. Det är det enda trafikslag som konsekvent sedan 1990 har minskat sina växthusgasutsläpp och koldioxidutsläpp. Järnvägen har dessutom minskat sin energianvändning mellan 1990 och 2016 och använder sig i allt större utsträckning av förnybara energikällor.
- (7) Covid-19-krisen har drabbat transportsektorn ytterst hårt. Trots operativa och ekonomiska begränsningar har sektorn upprätthållit viktiga förbindelser för både persontransporter och transporter av samhällsviktiga varor. Detta har varit möjligt främst tack vare de anställda, som har fortsatt att arbeta under svåra och osäkra förhållanden. Järnvägens strategiska roll under covid-19-krisen har visat att det är nödvändigt att uppnå det gemensamma europeiska järnvägsområde som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>1</sup> både för att underlätta leverans av samhällsviktiga varor såsom livsmedel, läkemedel och bränsle, särskilt under exceptionella omständigheter, och för att uppnå mer övergripande transportpolitiska mål.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (8) Genom att förbinda unionens huvudsakliga transportleder med dess perifera, bergiga och avlägsna regioner och territorier, inbegripet på regional och lokal nivå, och genom att införa och återinföra gränsöverskridande järnvägsförbindelser som saknas, bidrar järnvägssektorn till social, ekonomisk och territoriell sammanhållning på kontinental, nationell, regional och lokal nivå. I avlägsna områden och landsbygdsområden är dessutom de nät som garanterar att befolkningen får tillgång till grundläggande tjänster ofta färre och mindre välutvecklade. Perifera regioner har ofta den dubbla svårigheten att dels vara landsbygd, dels ligga i utkanten av de nationella näten.
- (9) Andelen järnvägspassagerare i unionens landtransporter har ökat mycket lite sedan 2007, samtidigt som andelen godstransporter på järnväg har minskat. Många hinder kvarstår för att uppnå ett verkligt gemensamt europeiskt järnvägsområde. Järnvägssektorn hämmas ibland av bland annat föråldrad affärs- och driftspraxis, åldrande infrastruktur och rullande materiel samt bullriga vagnar. Lösningar för att överbrygga dessa hinder kombinerat med kostnadsminskningar, undersökning av unionsordningar för att komplettera nationella mekanismer för icke-diskriminerande stöd till järnvägsoperatörer och påskyndande av innovation kommer att göra det möjligt för järnvägen att förverkliga sin fulla potential och samtidigt säkerställa den inre marknadens funktion, utöka järnvägstrafiken och ytterligare förbättra de redan höga säkerhetsnivåerna. Järnvägssektorn behöver därför en extra knuff för att bli mer attraktiv för både resenärer, de anställda och företag.

- (10) Transportministrarna i en majoritet av medlemsstaterna uttryckte sitt åtagande att stödja en europeisk agenda för internationell persontrafik på järnväg i ett politiskt uttalande vid den informella videokonferensen för EU:s transportministrar den 4 juni 2020.
- (11) För att främja järnvägstransport i linje med de mål som fastställs i meddelandet om den europeiska gröna given, bland annat med avseende på hållbar och smart mobilitet, bör år 2021 utses till Europaåret för järnvägen (*Europaåret*). För unionens järnvägspolitik kommer 2021 att bli ett viktigt år, eftersom det blir det första hela år då de regler som man enades om i det fjärde järnvägspaketet kommer att genomföras i hela unionen, närmare bestämt reglerna för öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik, för en minskning av kostnader och administrativa bördor för järnvägsföretag som är verksamma i hela unionen och för att förse Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) med ytterligare uppgifter i syfte att minska tekniska hinder. Det finns ett växande allmänt intresse för järnvägar, inklusive nattåg, i ett antal medlemsstater, vilket också framgår av initiativet DiscoverEU:s popularitet. Dessutom kommer den internationella konstfestivalen *Europalia* att ägna 2021 års upplaga åt järnvägens influenser på konsten och lyfta fram järnvägens roll som en viktig drivkraft för social, ekonomisk, industriell och miljömässig förändring. Europaåret bör bidra till en alleuropeisk debatt om järnvägens framtid.

- (12) På unionsnivå kommer de nödvändiga anslagen för genomförandet av detta beslut att omfatta lämplig finansiering som ska fastställas inom ramen för budgetförfarandet för 2021 i enlighet med den fleråriga budgetramen för 2021–2027. Utan att det påverkar budgetmyndighetens befogenheter bör målet vara att tillhandahålla finansiering om minst 8 miljoner EUR för genomförandet av detta beslut från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2022.
- (13) Pendlare svarar för 80–90 % av alla tågpassagerare. Detta innebär att tätorter i betydande grad bidrar till det totala resultatet när det gäller persontransporter på järnväg. Smart rörlighet i städer förutsätter att underutnyttjade förortslinjer och regionala linjer moderniseras och rustas upp för att åstadkomma en låg miljöpåverkan och social och ekonomisk sammanhållning.
- (14) Under Europaåret bör kommissionen överväga att inleda en studie om huruvida det är genomförbart att skapa en europeisk märkning för att främja varor och produkter som transporteras på järnväg, i syfte att uppmuntra företag att föra över sina transporter till järnvägen. Kommissionen bör också överväga att inleda en genomförbarhetsstudie i syfte att införa ett index för järnvägsförbindelser, som syftar till att kategorisera den integrationsnivå som uppnåtts genom användningen av tjänster på järnvägsnätet.



- (15) En motiverad personal är oerhört viktig, eftersom den garanterar att driften löper smidigt. För att järnvägssektorn ska nå sin fulla potential behöver arbetskraften diversifieras och sektorn behöver i synnerhet locka till sig kvinnor och unga. Denna policy bör främjas på alla institutionella nivåer.
- (16) För att öka järnvägens attraktivitet krävs det att tjänster är användarcentrerade samt organiserade och utformade på ett sätt som tillhandhåller ett bra värde, konstant tillförlitlighet, tjänster av utmärkt kvalitet och lockande prissättning.
- (17) Eftersom målen för detta beslut, nämligen att främja järnvägstransporter som ett hållbart, innovativt, sammanlänkat och intermodalt, säkert och ekonomiskt överkomligt transportsätt och som ett viktigt inslag när det gäller att upprätthålla och utveckla goda relationer mellan unionen och dess grannländer, samt att lyfta fram järnvägens europeiska gränsöverskridande dimension och stärka järnvägens bidrag till unionens ekonomi, industri och samhälle, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av behovet av gränsöverskridande informationsutbyte och spridning av bästa praxis över hela unionen, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta beslut inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

*Innehåll*

År 2021 ska utses till Europaåret för järnvägen (*Europaåret*).

*Artikel 2*

*Mål*

Europaårets allmänna mål ska vara att uppmuntra och stödja unionens, medlemsstaternas, regionala och lokala myndigheters samt andra organisationers insatser för att öka järnvägens andel av person- och godstransporterna. Europaårets specifika mål ska vara

- a) att framhålla järnvägen som ett hållbart, innovativt, sammanlänkat och intermodalt, säkert och ekonomiskt överkomligt transportsätt, särskilt genom att lyfta fram järnvägens roll
  - i) som en katalysator för förändring som bidrar till att uppnå unionens mål om klimatneutralitet senast 2050,
  - ii) som en pelare för ett effektivt logistiskt nät som kan garantera samhällsviktiga tjänster även vid oväntade kriser, och
  - iii) som ett transportsätt som når ut till en bredare publik, i synnerhet ungdomar, bland annat genom att presentera järnvägen som en attraktiv karriärmöjlighet,

- b) att lyfta fram järnvägens europeiska, gränsöverskridande dimension som för medborgarna närmare varandra, ger dem möjlighet att utforska unionen i hela dess mångfald, främjar socioekonomisk och territoriell sammanhållning och bidrar till att integrera unionens inre marknad, särskilt genom att säkerställa bättre förbindelser inom unionen och med dess geografiska periferi, bland annat genom regionala gränsöverskridande förbindelser,
- c) att förstärka järnvägens bidrag till unionens ekonomi, industri (inbegripet dess globala konkurrenskraft), handel och samhälle, särskilt när det gäller aspekter som rör regional och lokal utveckling, hållbar turism, utbildning, ungdom och kultur, samt förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet, varvid särskild hänsyn tas till äldre personers behov,
- d) att bidra till att främja järnvägen som ett viktigt inslag i relationerna mellan unionen och dess grannländer, på grundval av partnerländers intressen och behov och av expertis på området järnvägstransport både inom och utanför unionen,
- e) att bygga vidare på järnvägens förmåga att stimulera det kollektiva medvetandet, särskilt genom järnvägens historia och kulturarv, och erinra om järnvägens bidrag till Europas välstånd och dess roll i utvecklingen av spetsteknik,
- f) att göra järnvägsyrkena mer attraktiva, särskilt genom att lyfta fram efterfrågan på nya färdigheter och vikten av rättvisa och säkra arbetsvillkor och av att hantera behovet av att diversifiera arbetskraften,

- g) att främja den viktiga roll som järnvägen spelar i internationell persontrafik inom unionen,
- h) att främja ett nattågsnät i unionen och uppmuntra initiativ som understryker dess gränsöverskridande karaktär genom att använda symboler som representerar unionen,
- i) att öka allmänhetens medvetenhet om järnvägens potentiella betydelse för utvecklingen av hållbar turism i Europa,
- j) att främja järnvägens nyckelroll när det gäller hållbar mobilitet från dörr till dörr samt att förbinda knutpunkter och möjliggöra attraktiv och smarta bytesmöjligheter mellan olika transportsätt,
- k) att bidra till genomförandet av det fjärde järnvägspaketet och öka medvetenheten om de åtgärder som krävs för att inrätta det gemensamma europeiska järnvägsområdet utifrån ett välfungerande transeuropeiskt transportnät,
- l) att stimulera diskussion om hur rullande materiel kan moderniseras och hur järnvägsinfrastrukturens kapacitet kan vidareutvecklas och ökas för att underlätta en bredare användning av person- respektive godstransporter på järnväg, och i detta sammanhang understryka vikten av samarbete mellan infrastrukturförvaltare, forskning och innovation samt rollen för det gemensamma företaget Shift2Rail, inrättat genom rådets förordning (EU) nr 642/2014<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Rådets förordning (EU) nr 642/2014 av den 16 juni 2014 om bildande av det gemensamma företaget Shift2Rail (EUT L 177, 17.6.2014, s. 9).

- m) att främja evenemang och initiativ för att sprida information om tågpassagerares rättigheter och stimulera samarbete mellan alla aktörer för att förbättra kundinformationen och biljettförsäljningen, däribland utbudet av direktbiljetter och utvecklingen av innovativa digitala multimodala biljetter, samt informera om aktuella utmaningar i detta avseende, till exempel behovet av datadelning mellan aktörer.

### *Artikel 3*

#### *Åtgärdernas innehåll*

1. De åtgärder som ska vidtas för att uppnå målen i artikel 2 ska nära samordnas med pågående åtgärder för främjande av järnvägstransporter. Dessa åtgärder ska omfatta följande verksamhet på unionsnivå eller på nationell, regional eller lokal nivå, som organiseras i partnerskap eller enskilt och som har anknytning till Europaårets mål:
  - a) Initiativ och evenemang för att väcka debatt, skapa en positiv bild, öka medvetenheten och underlätta medborgarnas, företagens och de offentliga myndigheternas engagemang i syfte att öka förtroendet för järnvägen, särskilt efter covid-19-krisen, och att marknadsföra järnvägens attraktivitet när det gäller transport av fler människor och mer gods som ett medel för att bekämpa klimatförändringar, med hjälp av flera kanaler och verktyg, inklusive evenemang i medlemsstaterna, samtidigt som tågresandets säkerhet och bekvämlighet lyfts fram.

- b) Initiativ i medlemsstaterna för att uppmuntra affärsresor och pendlingsmönster med tåg i både den offentliga och den privata sektorn.
- c) Informativa utställningar, kampanjer i inspirations- och utbildningssyfte och kampanjer för att höja medvetenheten, samt användning av utställnings- och informationståg för att uppmuntra till förändrade beteenden hos resenärer, konsumenter och företag och stimulera allmänheten till att aktivt bidra till uppnåendet av målen om mer hållbara transporter.
- d) Utbyte av erfarenheter och bästa praxis mellan nationella, regionala och lokala myndigheter, det civila samhället, företag och skolor när det gäller främjande av användningen av järnväg och hur beteenden kan förändras på alla nivåer.
- e) Genomförande av studier och innovativ verksamhet samt spridning av resultaten från dessa på europeisk eller nationell nivå.
- f) Främjande av projekt och nätverk med anknytning till Europaåret, bland annat via media, sociala nätverk och andra virtuella gemenskaper.
- g) Partnerskap och evenemang, till exempel sådana som anges i bilagan.
- h) Identifiering och främjande av bästa praxis för att skapa lika villkor för olika trafikslag.

- i) Främjande av projekt och verksamhet som syftar till att höja medvetenheten om hållbar mobilitet från dörr till dörr som tillhandahåller sömlösa *från dörr till dörr*-resekoncept i kombination med andra transportsätt, däribland aktivt resande, samt hållbar och smart logistik.
- j) Främjande av projekt och verksamhet som främjar medvetenhet om betydelsen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, särskilt när det gäller det pågående genomförandet av detta, åtgärder som underlättar internationella tågresor och åtgärder för digital passagerarinformation, såsom åtgärder som tillhandahåller information i realtid om reseerbjudanden, biljettpriser och tidtabeller, även från oberoende leverantörer, för att underlätta jämförelser.
- k) Projekt och verksamhet för att främja förverkligandet av en utvidgad, moderniserad och driftskompatibel järnvägsinfrastruktur, inbegripet ett europeiskt trafikstyrningssystem för tåg (ERTMS), terminaler som erbjuder möjligheter att byta trafikslag samt moderniserat rullande materiel.

2. Kommissionen ska överväga att under Europaåret ta initiativet till

- a) en studie om huruvida det är genomförbart att införa en europeisk märkning för att främja varor och produkter som transporteras på järnväg, för att uppmuntra företag att byta till järnvägstransporter, och

- b) en genomförbarhetsstudie i syfte att införa ett index för järnvägsförbindelser, med målet att kategorisera den integrationsnivå som uppnåtts genom användningen av tjänster på järnvägsnätet och visa järnvägens potential att konkurrera med andra trafikslag.

Kommissionen ska underrätta Europaparlamentet och rådet om sina planer senast den 31 mars 2021.

3. Unionens institutioner och organ, och medlemsstaterna, får på unionsnivå respektive på nationell nivå hänvisa till Europaåret och använda sig av dess visuella identitet vid främjande av sådan verksamhet som anges i punkt 1.

#### *Artikel 4*

##### *Samordning på medlemsstatsnivå*

Medlemsstaterna ska ha ansvar för organisationen av deltagandet i Europaåret på nationell nivå. De ska säkerställa att relevant verksamhet samordnas på nationell nivå och utse nationella kontaktpersoner för att säkerställa samordningen på unionsnivå.



*Artikel 5*  
*Samordning på unionsnivå*

1. Kommissionen ska regelbundet sammankalla möten för de nationella kontaktpersonerna för att samordna genomförandet av Europaåret. Mötena ska även tjäna till att utbyta information om genomförandet av Europaåret på unionsnivå och nationell nivå. Företrädare för Europaparlamentet får delta i dessa möten som observatörer.
2. Samordningen av Europaåret på unionsnivå ska präglas av ett övergripande förhållningssätt med målet att skapa synergier mellan olika unionsprogram och unionsinitiativ som finansierar projekt på järnvägsområdet eller som har en järnvägsdimension.
3. Kommissionen ska sammankalla till regelbundna möten med aktörer och företrädare för organisationer eller organ som är verksamma inom järnvägstransportområdet, däribland befintliga transnationella nätverk, relevanta icke-statliga organisationer, universitet och teknikcentrum, samt med företrädare för ungdomsorganisationer och ungdomsgemenskaper, organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, för att dessa ska bistå kommissionen i genomförandet av Europaåret på unionsnivå.
4. Kommissionen får, inom ramen för tillgängliga medel, organisera ansökningsomgångar och projekt som kan få stöd för sina framträdande bidrag till Europaårets mål.

*Artikel 6*  
*Internationellt samarbete*

Kommissionen ska, inom ramen för Europaåret, vid behov samarbeta med behöriga internationella organisationer och samtidigt säkerställa att unionens deltagande är synligt.

*Artikel 7*  
*Övervakning och utvärdering*

Senast den 31 december 2022 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om genomförandet, resultaten och den övergripande bedömningen av de initiativ som föreskrivs i detta beslut. Kommissionen ska fastställa nyckelindikatorer för utvärdering av initiativen. Dessa nyckelindikatorer ska anges i rapporten. Medlemsstaterna ska med avseende på denna rapport informera kommissionen om den verksamhet som de har ansvarat för.

*Artikel 8*  
*Ikraftträdande*

Detta beslut träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

## **BILAGA**

### PARTNERSKAP OCH EVENEMANG

Denna bilaga innehåller följande vägledande förteckning över partnerskap och evenemang med anknytning till Europaåret:

1. Partnerskap med filmfestivaler runtom i Europa för att lyfta fram järnvägens framträdande plats inom filmproduktionen.
2. Samarbete med europeiska järnvägmuseer och befintliga kulturevenemang såsom filmfestivaler och konstutställningar.
3. Partnerskap med ERA för att betona
  - a) järnvägssektorns resultat i Europa,
  - b) sakkunskapen hos aktörer inom järnvägssektorn, särskilt järnvägspersonal,
  - c) järnvägens fördelar när det gäller säkerhet och respekt för miljön, och
  - d) karriärmöjligheter i järnvägssektorn för elever, studenter och lärlingar.
4. Mobila utställningståg i unionen för att informera allmänheten om Europaårets mål och lyfta fram attraktiviteten i dess många budskap.

5. Tillhandahållande av Interrailkort för unga människor i samband med Erasmus-studier eller tävlingar, så att Europaåret kan nå ut till fler människor.
  6. Nyttjande av järnvägsstationer som platser för konstnärliga uttryck, urbana mötesplatser och ekonomiska och kulturella knutpunkter och knutpunkter för medborgarna, och nyttjande av järnvägmuseer i syfte att sprida Europaårets budskap.
-