



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 5 de março de 2020
(OR. en)

6556/20

**Dossiê interinstitucional:
2020/0035 (COD)**

**TRANS 93
CODEC 159**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	4 de março de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2020) 78 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 78 final.

Anexo: COM(2020) 78 final



Bruxelas, 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

Na sua comunicação de 11 de dezembro de 2019¹, a Comissão definiu um Pacto Ecológico Europeu para a União Europeia e os seus cidadãos. A comunicação redefine o compromisso da Comissão de enfrentar os desafios climáticos e ambientais, tarefa determinante desta geração. Trata-se de uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, capaz de garantir, até 2050, zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa e um crescimento económico dissociado da utilização dos recursos. O Pacto Ecológico Europeu faz parte integrante da estratégia da Comissão para aplicar a Agenda 2030 e os objetivos de desenvolvimento sustentável das Nações Unidas². O objetivo de alcançar a neutralidade climática na União Europeia até 2050 foi aprovado pelo Conselho Europeu nas suas conclusões de 12 de dezembro de 2019³ e pelo Parlamento Europeu na sua resolução de 15 de janeiro de 2020⁴.

O Pacto Ecológico Europeu apela, em especial, à aceleração da transição para uma mobilidade sustentável e inteligente, uma vez que os transportes representam um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da União, que continuam a aumentar. Para alcançar a neutralidade climática, será necessário reduzir em 90 % as emissões dos transportes até 2050. Todos os modos de transporte terão de contribuir para esta redução. No âmbito do Pacto Ecológico Europeu, a Comissão anunciou uma estratégia para uma mobilidade inteligente e sustentável, a adotar em 2020, que responderá a este desafio e procurará eliminar todas as fontes de emissão. Entre outras ações previstas, uma parte substancial dos 75 % de transportes rodoviários internos de mercadorias hoje efetuados deverá passar a ser assegurada pelos caminhos de ferro e vias navegáveis interiores.

O transporte ferroviário tem um importante papel a desempenhar na aceleração da redução das emissões dos transportes, sendo um dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente e mais eficientes do ponto de vista energético. Com efeito, o transporte ferroviário encontra-se em larga medida eletrificado e emite muito menos CO₂ do que o transporte rodoviário ou aéreo equivalente. É também o único modo de transporte que tem baixado, de forma quase contínua, as emissões de CO₂ desde 1990, apesar do aumento progressivo dos volumes de transporte: em 2016, este transporte representava apenas 0,5 % das emissões de CO₂ geradas por todos os modos de transporte. Além disso, o transporte ferroviário representa apenas 2 % do total do consumo de energia na União pelos transportes, apesar de ter transportado 11,2 % das mercadorias e 6,6 % dos passageiros de todos os modos de transporte em 2016⁵. O transporte ferroviário diminuiu o seu consumo de energia entre 1990 e 2016⁶ e utiliza cada vez mais fontes de energia renováveis.

¹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 11 de dezembro de 2019, «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

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

³ Conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019

(<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>)

⁴ Resolução do Parlamento Europeu, de 15 de janeiro de 2020, sobre o Pacto Ecológico Europeu [2019/2956(RSP)].

⁵ «Statistical pocketbook 2019 — EU transport in figures» (Livro de bolso estatístico da UE de 2019 sobre os transportes).

Embora a percentagem do transporte ferroviário de passageiros no transporte terrestre da União tenha subido de 7,0 % para 7,6 %, entre 2007 e 2016, o transporte ferroviário de mercadorias, desde o pico registado em 2011 (19 %), reduziu a sua parte no transporte terrestre da União para 16,65 % em 2017⁷. Persistem muitos obstáculos à realização de um verdadeiro Espaço Ferroviário Europeu Único, incluindo no que diz respeito à necessidade de reduzir o ruído. Superar estes obstáculos, reduzindo os custos e acelerando a inovação, permitirá ao transporte ferroviário realizar todo o seu potencial. Por conseguinte, o transporte ferroviário necessita de um novo impulso para se tornar mais atrativo para os viajantes e as empresas enquanto meio de transporte que satisfaça as suas necessidades de mobilidade diárias e de mais longo curso. Aumentar a percentagem de passageiros e mercadorias que circulem por caminho de ferro contribuirá também para reduzir os congestionamentos de trânsito e as emissões nocivas para a saúde humana, em especial a poluição atmosférica.

A proposta de declarar 2021 «Ano Europeu do Transporte Ferroviário» visa promover o transporte ferroviário em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, nomeadamente no que se refere à mobilidade sustentável e inteligente. Através de projetos, debates, eventos, exposições e iniciativas em toda a Europa, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário promoverá o transporte ferroviário como forma atrativa e sustentável de circulação na Europa, junto dos cidadãos, empresas e autoridades, realçando a sua dimensão europeia e inovadora. A sensibilização dos cidadãos, para além do setor ferroviário, através de eventos específicos e de campanhas de comunicação, permitirá convencer mais pessoas e empresas a utilizarem os caminhos de ferro.

O ano de 2021 é um ano importante para a política ferroviária da União. Será o primeiro ano completo em que as regras acordadas no âmbito do Quarto Pacote Ferroviário⁸ serão aplicadas em toda a UE, nomeadamente no que respeita à abertura do mercado dos serviços nacionais de transporte de passageiros e à redução dos custos e encargos administrativos suportados pelas empresas ferroviárias que operam na UE. Há um interesse público crescente pelos caminhos de ferro, incluindo pelos comboios noturnos, em vários Estados-Membros, como ilustrado também pela popularidade do #DiscoverEU⁹. Além disso, o festival internacional de arte Europália¹⁰ dedicará a sua edição de 2021 à influência dos caminhos de ferro nas artes e salientará o importante papel do transporte ferroviário como fator de mudanças sociais, económicas e industriais. Por conseguinte, o ano de 2021 é considerado um ano especialmente adequado para esta iniciativa.

À semelhança de outros Anos Europeus, o objetivo principal desta edição é a sensibilização para os desafios e oportunidades e a valorização do papel da União na promoção de soluções comuns. O objetivo do Ano Europeu do Transporte Ferroviário é incentivar e apoiar os esforços desenvolvidos pela União, os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais e outras organizações no sentido de aumentar o número de passageiros e mercadorias que circulem por caminho de ferro. Em particular, o Ano Europeu deverá promover o transporte ferroviário como modo de transporte sustentável, inovador e seguro, junto de um público mais alargado, especialmente os jovens. Deverá também realçar a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário, aproximando os cidadãos e permitindo-lhes explorar a União em toda a sua diversidade, fomentando a coesão e contribuindo para a integração do

⁶ «Statistical pocketbook 2019 — EU transport in figures» (Livro de bolso estatístico da UE de 2019 sobre os transportes).

⁷ «Statistical pocketbook 2019 — EU transport in figures» (Livro de bolso estatístico da UE de 2019 sobre os transportes).

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

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

¹⁰ <https://europalia.eu>

mercado interno da União. Visa ainda reforçar o contributo do transporte ferroviário para a economia da União, a sua indústria e a sociedade em geral, e promover este modo de transporte enquanto elemento essencial das relações entre a União e os países terceiros, em especial dos Balcãs Ocidentais.

- **Coerência com as disposições vigentes da mesma política setorial**

Como referido anteriormente, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário visa promover o transporte ferroviário em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, nomeadamente no que se refere à mobilidade sustentável e inteligente. Para isso, deve inspirar-se nas políticas e iniciativas já existentes no domínio do transporte ferroviário, como a abertura do mercado dos serviços nacionais de transporte de passageiros e a redução dos custos e encargos administrativos suportados pelas empresas ferroviárias que operam na União. À semelhança de outros Anos Europeus, as medidas incluirão a organização de campanhas de informação e divulgação, eventos, projetos e iniciativas aos níveis da União, nacional, regional e local. Estas medidas possibilitarão a comunicação de mensagens chave e a divulgação de informações sobre exemplos de boas práticas.

O Ano Europeu constituirá uma oportunidade para incentivar a cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros e o setor, na promoção do transporte ferroviário. Serão envidados todos os esforços para assegurar que as atividades organizadas no decurso do Ano Europeu são adequadas às necessidades e especificidades de cada Estado-Membro. Os Estados-Membros são, por conseguinte, convidados a nomear um coordenador nacional responsável pela organização da sua participação no Ano Europeu do Transporte Ferroviário. Será estabelecido um comité diretor europeu, composto por representantes dos coordenadores nacionais. A Comissão reunir-se-á com os coordenadores nacionais para coordenar a execução do Ano Europeu e trocar informações sobre a sua execução aos níveis nacional e europeu.

- **Coerência com as outras políticas da União**

O Ano Europeu do Transporte Ferroviário está relacionado com outros domínios de intervenção da União, como o desenvolvimento regional, a competitividade industrial, o turismo sustentável, a inovação, o emprego, a educação, a juventude, a cultura e a acessibilidade das pessoas com deficiência, bem como com as relações da União com os seus países vizinhos. Valorizará a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário, seja para transportar mercadorias, seja para viajar, descobrir e interligar o continente de uma forma sustentável e voltada para o futuro. Algumas atividades do Ano Europeu podem ser financiadas a título de programas existentes da União, como o Horizonte Europa, o Mecanismo Interligar a Europa, os fundos estruturais e de investimento da União, o programa Europa Criativa, o Erasmus+, e a iniciativa DiscoverEU ou Europa para os Cidadãos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Com efeito, o artigo 91.º prevê que, tendo em conta os aspetos específicos dos transportes, o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta do Comité Económico e Social e do Comité das Regiões, estabeleçam disposições adequadas para efeitos de aplicação do artigo 90.º do TFUE. O artigo 90.º do TFUE estabelece que os objetivos dos Tratados devem ser prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes. O principal objetivo da presente proposta é

contribuir para uma maior percentagem de passageiros e mercadorias transportados por caminho de ferro. Enquanto tal, este objetivo é abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 91.º do TFUE.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A presente proposta está em conformidade com o princípio da subsidiariedade, tal como previsto no artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia (TUE). Os objetivos da presente proposta não podem ser alcançados de forma suficiente exclusivamente através da ação empreendida pelos Estados-Membros. Isto porque uma ação unicamente nacional não beneficiaria da dimensão europeia que resulta do intercâmbio de experiências e boas práticas entre os Estados-Membros. O artigo 3.º, n.º 3, do TUE dispõe, nomeadamente, que a União Europeia deve estabelecer um mercado interno, empenhar-se no desenvolvimento sustentável da Europa, nomeadamente, através da melhoria da qualidade do ambiente, bem como fomentar o progresso científico e tecnológico e promover a coesão económica, social e territorial. A União prosseguirá os seus objetivos pelos meios adequados, em função das competências que lhe são atribuídas pelos Tratados. Além disso, uma ação a nível da União beneficiaria os esforços dos Estados-Membros, proporcionando-lhes uma maior visibilidade, a possibilidade de parcerias multilaterais, o intercâmbio transnacional de informações, uma maior sensibilização e uma divulgação à escala da União de boas práticas no âmbito do Ano Europeu.

- **Proporcionalidade**

A presente proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tal como previsto no artigo 5.º, n.º 4, do TUE. A linha de ação proposta é simples. Baseia-se nos programas existentes e direciona as atividades de comunicação para os temas do Ano Europeu. Não impõe restrições desproporcionadas em matéria de gestão às administrações que dão execução à proposta. A ação da União apoiará e complementarará os esforços dos Estados-Membros e do setor. Esta ação permitirá, em primeiro lugar, reforçar a eficácia dos próprios instrumentos da União. Em segundo lugar, facilitará a criação de sinergias e a cooperação entre os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais, as empresas públicas e privadas e a sociedade civil em geral. A ação da União não vai além do que é necessário para responder aos desafios identificados.

- **Escolha do instrumento**

Uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho constitui o instrumento mais adequado para assegurar a plena participação da autoridade legislativa na designação de 2021 como «Ano Europeu do Transporte Ferroviário».

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Não aplicável.

- **Consultas das partes interessadas**

A possibilidade de declarar o ano de 2021 «Ano Europeu do Transporte Ferroviário» foi debatida em 9 de dezembro de 2019, com vários representantes convidados do setor ferroviário (CER, UNIFE, EIM, ERFA — Allrail), a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), a Shift2Rail e representantes da Europaia. Todos os participantes manifestaram o seu

amplo apoio a esta iniciativa, salientando o papel do transporte ferroviário na consecução do objetivo de descarbonização e a sua dimensão transfronteiriça. As partes interessadas do setor ferroviário, nomeadamente as empresas ferroviárias, os gestores de estações, os fabricantes e as autoridades nacionais, deverão participar ativamente na organização dos eventos do Ano Europeu, aos níveis da União, nacional e local. A consulta realizada junto do festival internacional de arte Europália revelou o grande potencial do Ano Europeu para a criação de sinergias. Tanto o Comité Económico e Social Europeu como o Comité das Regiões adotaram recentemente pareceres de iniciativa¹¹¹² que demonstram o interesse dos seus membros na promoção do transporte ferroviário enquanto modo de transporte sustentável e inovador.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não aplicável.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto não é necessária, uma vez que os objetivos da iniciativa proposta se enquadram no âmbito dos objetivos dos atuais programas da União. A iniciativa proposta não obriga a Comissão a quaisquer ações específicas de natureza legislativa. Também não tem qualquer impacto social, económico ou ambiental significativo para além do dos instrumentos existentes.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Não aplicável.

- **Direitos fundamentais**

Não aplicável.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A dotação financeira necessária para a execução da presente decisão para o período de 2020-2021 é estimada em 8 000 000 EUR. A execução do Ano Europeu exigirá um financiamento adequado a determinar no contexto dos procedimentos orçamentais para 2020, e para 2021, em conformidade com o Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A proposta prevê a obrigação de a Comissão apresentar, até 31 de dezembro de 2022, um relatório sobre a execução, os resultados e a avaliação global das iniciativas abrangidas pelo Ano Europeu.

¹¹ Parecer do Comité Económico e Social Europeu — Garantir a transição para um setor ferroviário digitalizado (adotado em 30.10.2019, CCMI/169-EESC-2019).

¹² Parecer do Comité das Regiões — O potencial do setor ferroviário na concretização das prioridades políticas da UE (adotado em 4.12.2019, CDR 1939/2019).

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Na sua comunicação de 11 de dezembro de 2019¹⁵, a Comissão definiu um Pacto Ecológico Europeu para a União Europeia e os seus cidadãos. O Pacto Ecológico Europeu consiste numa nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, capaz de garantir, até 2050, zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa e um crescimento económico dissociado da utilização dos recursos.
- (2) Nas suas conclusões de 12 de dezembro de 2019¹⁶, o Conselho Europeu apoiou o objetivo de alcançar a neutralidade climática na União Europeia até 2050.
- (3) Na sua resolução de 15 de janeiro de 2020¹⁷, o Parlamento Europeu congratulou-se com a comunicação da Comissão intitulada «Pacto Ecológico Europeu» e apelou à transição necessária para uma sociedade neutra em termos de clima, o mais tardar, até 2050.
- (4) Em consonância com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, é necessário transformar a economia da União e repensar as políticas, em especial no domínio dos transportes e da mobilidade, o que implica acelerar a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente. Os transportes são responsáveis por um quarto das emissões de gases com efeito de estufa na União, que continuam a aumentar. Para alcançar a neutralidade climática, será necessário reduzir

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 11 de dezembro de 2019, «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

¹⁶ Conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019.

¹⁷ Resolução do Parlamento Europeu, de 15 de janeiro de 2020, sobre o Pacto Ecológico Europeu [2019/2956(RSP)].

em 90 % as emissões dos transportes até 2050. Alcançar a sustentabilidade dos transportes significa colocar os utilizadores em primeiro lugar e proporcionar-lhes alternativas mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas do que os seus atuais hábitos de mobilidade. O Pacto Ecológico Europeu implica acelerar a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente, para fazer face a estes desafios. Em especial, prevê que uma parte substancial dos 75 % de transportes rodoviários internos de mercadorias realizados hoje passe a ser assegurada por caminho de ferro e vias navegáveis interiores.

- (5) O transporte ferroviário tem um importante papel a desempenhar como fator de mudança na realização do objetivo de neutralidade climática até 2050. Constitui um dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente e mais eficientes do ponto de vista energético. O transporte ferroviário encontra-se em larga medida eletrificado e emite muito menos emissões de CO₂ do que o transporte rodoviário ou aéreo equivalente, sendo o único modo de transporte que tem reduzido, de forma consistente, as suas emissões de gases com efeito de estufa e emissões de CO₂ desde 1990. Além disso, o transporte ferroviário diminuiu o seu consumo de energia entre 1990 e 2016¹⁸ e utiliza cada vez mais fontes de energia renováveis.
- (6) Ao assegurar a interligação das principais rotas de transporte da União com as regiões e os territórios periféricos, o setor ferroviário contribui para a coesão social, económica e territorial.
- (7) Se a percentagem do transporte ferroviário de passageiros nos transportes terrestres da União aumentou apenas ligeiramente desde 2007, a percentagem do transporte de mercadorias baixou. Persistem muitos obstáculos à realização de um verdadeiro Espaço Ferroviário Europeu Único, nomeadamente no que diz respeito à necessidade de reduzir o ruído. Eliminar esses obstáculos, reduzindo os custos e acelerando a inovação, permitirá ao transporte ferroviário realizar todo o seu potencial. Por conseguinte, o transporte ferroviário necessita de um novo impulso para se tornar mais atrativo para os viajantes e as empresas.
- (8) Para promover o transporte ferroviário em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, nomeadamente no que se refere à mobilidade sustentável e inteligente, o ano de 2021 deve ser designado «Ano Europeu do Transporte Ferroviário». O ano de 2021 será um ano importante para a política ferroviária da União, o primeiro ano completo em que as regras acordadas no âmbito do Quarto Pacote Ferroviário serão aplicadas em toda a União, como a abertura do mercado dos serviços nacionais de transporte de passageiros e a redução dos custos e encargos administrativos suportados pelas empresas ferroviárias que operam na UE. Há um interesse público crescente pelos caminhos de ferro, incluindo pelos comboios noturnos, em vários Estados-Membros, como também ilustrado pela popularidade do #DiscoverEU. Além disso, o festival internacional de arte Europália dedicará a sua edição de 2021 à influência dos caminhos de ferro nas artes e salientará o importante papel dos caminhos de ferro como fator de mudanças sociais, económicas e industriais.

¹⁸ «Statistical pocketbook 2019 — EU transport in figures» (Livro de bolso estatístico da UE de 2019 sobre os transportes), DG MOVE (fonte: Eurostat).

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto

O ano de 2021 é proclamado «Ano Europeu do Transporte Ferroviário» (a seguir, «Ano Europeu»).

Artigo 2.º

Objetivos

O objetivo do Ano Europeu do Transporte Ferroviário é incentivar e apoiar os esforços desenvolvidos pela União, os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais e outras organizações no sentido de aumentar a percentagem de passageiros e mercadorias que são transportados por caminho de ferro. Em especial, o Ano Europeu:

- (a) Promoverá o transporte ferroviário como modo de transporte sustentável, inovador e seguro, em particular destacando o importante papel deste modo de transporte como elemento determinante para a realização do objetivo da União de alcançar a neutralidade climática até 2050, e sensibilizando um público mais alargado, especialmente os jovens;
- (b) Valorizará a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário, aproximando os cidadãos e permitindo-lhes explorar a União em toda a sua diversidade, fomentando a coesão e contribuindo para a integração do mercado interno da União;
- (c) Reforçará o contributo do transporte ferroviário para a economia, a indústria e a sociedade da União, abrangendo em especial questões relacionadas com o desenvolvimento regional, a competitividade industrial, o turismo sustentável, a inovação, o emprego, a educação, a juventude e a cultura, e melhorando a acessibilidade das pessoas com deficiência;
- (d) Contribuirá para a promoção do transporte ferroviário como elemento essencial das relações entre a União e os países vizinhos, em especial dos Balcãs Ocidentais, tendo em conta os interesses e necessidades dos países parceiros e a experiência da União neste modo de transporte.

Artigo 3.º

Conteúdo das medidas

- 1. As medidas a tomar para a consecução dos objetivos estabelecidos no artigo 2.º incluem as seguintes atividades a nível da União, nacional, regional ou local, relacionadas com os objetivos do Ano Europeu:
 - (a) Iniciativas e eventos para promover o debate, sensibilizar e facilitar o envolvimento dos cidadãos, empresas e autoridades públicas a favor de uma maior utilização do transporte ferroviário por pessoas e mercadorias e como meio de combater as alterações climáticas, através de múltiplos canais e instrumentos, incluindo eventos nos Estados-Membros;
 - (b) Informação, exposições, atividades inspiradoras e educativas e campanhas de sensibilização para incentivar mudanças no comportamento dos passageiros,

dos consumidores e das empresas, e estimular um contributo ativo do público em geral para a consecução dos objetivos em matéria de sustentabilidade dos transportes;

- (c) Partilha de experiências e boas práticas das autoridades nacionais, regionais e locais, da sociedade civil, das empresas e das escolas relacionadas com a promoção da utilização do transporte ferroviário e com a realização de mudanças comportamentais aos vários níveis;
 - (d) Realização de estudos e atividades inovadoras, e divulgação dos respetivos resultados à escala nacional ou europeia; e
 - (e) Promoção de projetos e redes relacionados com o Ano Europeu, nomeadamente através dos meios de comunicação social, das redes sociais e de outras comunidades em linha.
2. As instituições e os órgãos da União, bem como os Estados-Membros, respetivamente ao nível da União e ao nível nacional, podem fazer referência ao Ano Europeu e utilizar o respetivo logótipo ao promover as atividades referidas no n.º 1.

Artigo 4.º

Coordenação a nível dos Estados-Membros

Cabe aos Estados-Membros organizar a participação no Ano Europeu a nível nacional. Para o efeito, os Estados-Membros devem nomear coordenadores nacionais. Os coordenadores nacionais assegurarão a coordenação das atividades pertinentes a nível nacional.

Artigo 5.º

Coordenação a nível da União

1. A Comissão organizará periodicamente reuniões com os coordenadores nacionais para coordenar o desenrolar do Ano Europeu. Essas reuniões devem igualmente constituir ocasiões para trocar informações sobre a execução do Ano Europeu aos níveis nacional e da União; os representantes do Parlamento Europeu podem participar nas reuniões na qualidade de observadores.
2. A coordenação das atividades do Ano Europeu a nível da União terá uma abordagem transversal, com vista a fomentar sinergias entre os diferentes programas e as diferentes iniciativas da União que financiam projetos no domínio do transporte ferroviário ou que têm uma dimensão ferroviária.
3. A Comissão convocará reuniões periódicas com as partes interessadas e os representantes de organizações ou de organismos europeus ativos no domínio do transporte ferroviário, nomeadamente as redes culturais transnacionais, as ONG pertinentes e as organizações e comunidades de juventude, para lhe prestarem assistência na execução do Ano Europeu a nível da União.

A Comissão, em função das limitações orçamentais, poderá organizar convites à apresentação de propostas e projetos para a concessão de apoio financeiro em caso de contributo excecional para a consecução dos objetivos do Ano Europeu.

Artigo 6.º

Cooperação internacional

Para efeitos do Ano Europeu, se necessário, a Comissão cooperará com as organizações internacionais competentes, assegurando simultaneamente a visibilidade da participação da União.

Artigo 7.º

Acompanhamento e avaliação

Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a execução, os resultados e a avaliação global das iniciativas previstas na presente decisão.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

ÍNDICE

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA	11
1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA.....	15
1.1. Denominação da proposta/iniciativa	15
1.2. Domínio(s) de intervenção abrangidos (grupo de programas).....	15
1.3. Natureza da proposta/iniciativa.....	15
1.4. Justificação da proposta/iniciativa	15
1.4.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado de aplicação da iniciativa	15
1.4.2. Valor acrescentado da participação da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da participação da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada.	16
1.4.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes	16
1.4.4. Compatibilidade e eventual sinergia com outros instrumentos adequados.....	16
1.5. Duração da ação e impacto financeiro	17
1.6. Modalidade(s) de gestão prevista(s)	17
2. MEDIDAS DE GESTÃO	18
2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações	18
2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo	18
2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos	18
2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar	18
2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo/valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)	18
2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades	18
3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA.....	19
3.1. Rubrica do quadro financeiro plurianual e nova(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas proposta(s).....	19
3.2. Impacto estimado nas despesas	20
3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas	20
3.2.2. Síntese do impacto estimado nas dotações de natureza administrativa	22
3.2.2.1. Necessidades estimadas de recursos humanos.....	23
3.2.3. Contribuições de terceiros.....	24

3.3. Impacto estimado nas receitas.....	24
1. NÚMERO e CUSTO dos RECURSOS HUMANOS CONSIDERADOS NECESSÁRIOS.....	25
2. CUSTO de OUTRAS DESPESAS DE NATUREZA ADMINISTRATIVA.....	25
3. MÉTODOS de CÁLCULO UTILIZADOS para ESTIMAR os CUSTOS.....	25
3.1 Recursos humanos.....	25
3.2 Outras despesas administrativas.....	25
1. Custo dos recursos humanos considerados necessários.....	26
2. Custo de outras despesas de natureza administrativa.....	29
3. Método de cálculo.....	31
3.1 Recursos humanos.....	31
3.2 Outras despesas administrativas.....	31

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangidos (*grupo de programas*)

(2020)

Domínio de intervenção: Mobilidade e Transportes

(2021)

Rubrica 1 «Mercado único, Inovação e Digital»: Grupo de Políticas 1 «Investigação e inovação» e Grupo de Políticas 2 «Investimento Estratégico Europeu».

Rubrica 3 «Recursos Naturais e Ambiente»: Grupo de Políticas 9: «Ambiente e Ação Climática».

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

X nova ação

uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória¹⁹

uma prorrogação de uma ação existente

fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/nova ação

1.4. Justificação da proposta/iniciativa

1.4.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado de aplicação da iniciativa*

Curto prazo: valorização da imagem do transporte ferroviário junto dos cidadãos e das empresas, maior sensibilização para a importância de transferir mais passageiros e mercadorias para este modo de transporte, em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu».

Longo prazo: aumento da percentagem de passageiros e de mercadorias transportados por caminho de ferro, com vista a reduzir os gases com efeito de estufa emitidos pelas atividades de transporte na União, em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu».

¹⁹ Como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.2. *Valor acrescentado da participação da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da participação da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada.*

Dimensão europeia, transfronteiriça do transporte e, em especial, do transporte ferroviário. Legislação da União para realizar um Espaço Ferroviário Europeu Único integrado, nomeadamente a supressão de obstáculos de acesso aos mercados nacionais e técnicos.

Dimensão europeia das medidas destinadas a acelerar a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente, em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu».

1.4.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

Os Anos Europeus organizados ao longo dos últimos 10 anos demonstraram o seu valor enquanto instrumentos eficazes de sensibilização que tiveram impacto tanto no público geral como nos agentes multiplicadores e criaram sinergias entre os diversos domínios de intervenção aos níveis da UE e dos Estados-Membros.

1.4.4. *Compatibilidade e eventual sinergia com outros instrumentos adequados*

O Ano Europeu do Transporte Ferroviário está relacionado com outros domínios de intervenção da União, como o desenvolvimento regional, a competitividade industrial, o turismo sustentável, a inovação, o emprego, a educação, a juventude, a cultura e a acessibilidade de pessoas com deficiência, bem como com as relações da União com os seus países vizinhos. Realçará a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário europeu, seja para transportar mercadorias, seja para viajar, descobrir e interligar o continente de uma forma sustentável e voltada para o futuro. Algumas atividades no âmbito do Ano Europeu poderão ser financiadas ao abrigo de programas existentes da União.

1.5. Duração da ação e impacto financeiro

X Duração limitada

- **X** Válida entre 1.1.2021 e 31.12.2021
- **X** Impacto financeiro de 2020 a 2021 em termos de dotações de autorização e de 2020 a 2022 em termos de dotações de pagamento.

Duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,
- Seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.6. Modalidade(s) de gestão prevista(s) ²⁰

X Gestão direta pela Comissão

- pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;
- pelas agências de execução

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta, confiando tarefas de execução orçamental:

- a países terceiros ou a organismos por estes designados;
- a organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;
- aos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- a organismos de direito público;
- a organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
- a organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do TUE, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

[...]

²⁰ As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

Programa de Trabalho do Ano Europeu

Criação do Comité Diretor

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A gestão direta, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento Financeiro, é a modalidade preferível dado que as ações serão executadas pela Comissão Europeia, nomeadamente a DG MOVE, que assegurará a coordenação com os Estados-Membros e as várias partes interessadas.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Riscos identificados: falta de visibilidade das iniciativas; expectativas demasiado elevadas tendo em conta o orçamento limitado.

Sistema de controlo interno: avaliação periódica do risco no âmbito do Comité Diretor:

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo/valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Os controlos fazem parte do sistema de controlo interno da DG MOVE. Estas novas atividades irão gerar custos adicionais não significativos de controlo a nível da DG.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, como, por exemplo, da estratégia antifraude

A Comissão velará por que, na execução das ações financiadas ao abrigo da presente decisão, os interesses financeiros da União sejam protegidos mediante a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e quaisquer outras atividades ilícitas, por meio de controlos eficazes e pela recuperação dos montantes indevidamente pagos e, caso sejam detetadas irregularidades, mediante a imposição de sanções efetivas, proporcionais e dissuasivas. A Comissão está autorizada a proceder a inspeções e verificações no local ao abrigo da presente decisão, em conformidade com o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de novembro de 1996, relativo às inspeções e verificações no local efetuadas pela Comissão, para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades. As investigações, se as houver, deverão ser realizadas pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude e regidas pelo Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica do quadro financeiro plurianual e nova(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas proposta(s)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
			dos países da EFTA ²²	dos países candidatos ²³	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do regulamento financeiro
	Rubrica 1 [Mercado único, Inovação e Digital]	DD/DND ²¹				
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-2022) 01.02.02.50 02.03.01 Outras rubricas poderiam ser identificadas nos processos orçamentais	DD/DND	SIM/NÃO <u>Q</u>	SIM/NÃO <u>Q</u>	SIM/NÃO <u>NÃO</u>	SIM/NÃO <u>NÃO</u>
Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
			dos países da EFTA ²⁵	dos países candidatos ²⁶	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do regulamento financeiro
	Rubrica 3 [Recursos naturais e ambiente]	DD/DND ²⁴				
	09.02.xx Outras rubricas poderiam ser identificadas nos processos orçamentais	DD/DND	SIM/NÃO <u>Q</u>	SIM/NÃO <u>Q</u>	SIM/NÃO <u>NÃO</u>	SIM/NÃO <u>NÃO</u>

²¹ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²² EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

²³ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

²⁴ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²⁵ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

²⁶ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

Os programas e as rubricas orçamentais abaixo mencionados são indicativos. O financiamento adequado será determinado no contexto dos procedimentos orçamentais por meio da reafetação de fundos em 2020 no quadro da atual programação financeira; em 2021, serão identificadas dotações específicas no âmbito das verbas dos futuros programas e programação financeira, em conformidade com os quadros financeiros plurianuais aplicáveis.

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual			<...>	Rubrica 1 [Mercado único, Inovação e Digital] Rubrica 3 [Recursos naturais e ambiente]							
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Após 2027	TOTAL
Dotações operacionais 06.02.05 (orçamento 2020)/02.20.04.01 (2021-2022) Atividades de apoio à política europeia de transportes	Autorizações	(1)	0,500	1,500							2,000
	Pagamentos	(2)	0,300	1,200	0,500						2,000
Dotações operacionais 01.02.02.50 Horizonte Europa 02.03.01 Mecanismo Interligar a Europa — Transportes 09.02 LIFE	Autorizações	(1)		6,000							6,000
	Pagamentos	(2)		3,000	3,000						6,000
TOTAL das dotações das rubricas 1 e 3	Autorizações	=1+3	0,500	7,500							8,000
	Pagamentos	=2+3	0,300	4,200	3,500						8,000

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	<i>Após 2027</i>	TOTAL
Recursos humanos		0,150	0,300	0,075						0,525
Outras despesas administrativas			0,010							0,010
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,150	0,310	0,075						0,535

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	<i>Após 2027</i>	TOTAL
TOTAL das dotações de todas as RUBRICAS do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,650	7,810	0,075						8,535
	Pagamentos	0,450	4,510	3,575						8,535

3.2.2. Síntese do impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Anos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
------	------	------	------	------	------	------	------	-------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	0,150	0,300	0,075					0,525
Outras despesas administrativas		0,010						0,010
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	0,150	0,310	0,075					0,535

Com exclusão da RUBRICA 7²⁷ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

TOTAL	0,150	0,310	0,075					0,535
--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG, complementadas, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo anual de atribuição e tendo em conta as limitações orçamentais.

²⁷ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.2.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo inteiro

Anos	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
Sede e gabinetes de representação da Comissão	1	2	0,5				
Delegações							
Investigação							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI) — AC, AL, PND, TT e JPD²⁸							
Rubrica 7							
Financiado a partir da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	- na sede						
	- nas delegações						
Financiado a partir da dotação do programa ²⁹	- na sede						
	- nas delegações						
Investigação							
Outros (especificar)							
TOTAL	1	2	0,5				

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Organização e coordenação de campanhas e eventos de comunicação; gestão dos convites à apresentação de propostas; cerca de 10 missões nos Estados-Membros em 2021.
Pessoal externo	Não aplicável

²⁸ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

²⁹ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.3. *Contribuições de terceiros*

A proposta/iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas

ANEXO da FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Designação da proposta/iniciativa:

Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

1. NÚMERO E CUSTO DOS RECURSOS HUMANOS CONSIDERADOS NECESSÁRIOS

2. CUSTO DE OUTRAS DESPESAS DE NATUREZA ADMINISTRATIVA

3. MÉTODOS DE CÁLCULO UTILIZADOS PARA ESTIMAR OS CUSTOS

3.1 Recursos humanos

3.2 Outras despesas administrativas

Este anexo, a preencher por cada DG/serviço que participa na proposta/iniciativa, deve acompanhar a ficha financeira legislativa aquando do lançamento da consulta interserviços.

Os quadros com dados são utilizados como fonte nos quadros incluídos na ficha financeira legislativa. São exclusivamente para uso interno na Comissão.

1. CUSTO DOS RECURSOS HUMANOS CONSIDERADOS NECESSÁRIOS

A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL		
	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)																	
Sede e gabinetes de representação da Comissão	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Nas delegações da União	AD																
	AST																
• Pessoal externo ³⁰																	
Dotação global	AC																
	PND																
	TT																
Nas delegações da União	AC																
	AL																
	PND																
	TT																
	JPD																
Outras rubricas orçamentais (especificar)																	

³⁰ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

Subtotal – RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
---	--	---	-------	---	-------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL		
		ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	ETI	Dotações	
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)																		
Investigação	AD																	
	AST																	
• Pessoal externo ³¹																		
Pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).	- na sede	AC																
		PND																
		TT																
	- nas delegações da União	AC																
		AL																
		PND																
		TT																
Investigação	JPD																	
	AC																	
	PND																	
Outras rubricas orçamentais (especificar)	TT																	
Subtotal – Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual																		

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

³¹ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

2. CUSTO DE OUTRAS DESPESAS DE NATUREZA ADMINISTRATIVA

(e) 1. A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Na sede:								
Despesas de deslocações em serviço e de representação		0,010						0,010
Despesas relativas a conferências e reuniões								
Comités ³²								
Estudos e consultas								
Informação e sistemas de gestão								
Equipamento e serviços de TIC ³³								
Outras rubricas orçamentais (<i>especificar se for caso disso</i>)								
Nas delegações da União								
Despesas de deslocações em serviço, conferências e representação								
Formação								
Aquisição, arrendamento e despesas conexas								
Equipamento, mobiliário, fornecimentos e serviços								
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual		0,010						0,010

³² Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.

³³ TIC: Tecnologias da Informação e das Comunicações: é necessário consultar a DIGIT.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Despesas de assistência técnica e administrativa (<u>não incluindo</u> o pessoal externo) a partir de dotações operacionais (antigas rubricas BA)								
- na sede								
- nas delegações da União								
Outras despesas de gestão no domínio da investigação								
Outras rubricas orçamentais (<i>especificar se for caso disso</i>)								
Subtotal - Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
TOTAL RUBRICA 7 e com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual		0,010						0,010

As dotações administrativas necessárias serão cobertas por dotações já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas, complementadas se necessário por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

3. MÉTODO DE CÁLCULO

3.1 Recursos humanos

Esta parte define o método de cálculo utilizado para estimar os recursos humanos considerados necessários [carga de trabalho prevista, incluindo funções específicas (perfis do Sysper 2), categorias de pessoal e custos médios correspondentes]

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual
NB: Os custos médios por categoria de pessoal na sede estão disponíveis na BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
<ul style="list-style-type: none">• Funcionários e agentes temporários <u>1 ETI em 2020 para a preparação e coordenação de eventos</u> <u>2 ETI em 2021 para a gestão do convite à apresentação de propostas</u> <u>0.5 ETI em 2022 para a apresentação de relatórios finais</u>
<ul style="list-style-type: none">• Pessoal externo

Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual
<ul style="list-style-type: none">• Apenas os postos financiados pelo orçamento dedicado à investigação
<ul style="list-style-type: none">• Pessoal externo

3.2 Outras despesas administrativas

Especificar detalhadamente os métodos de cálculo utilizados para cada rubrica orçamental, em especial as estimativas de base (nomeadamente, número de reuniões por ano, custos médios, etc.)

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual
<u>Cerca de 10 missões nos Estados-Membros em 2021</u>

Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual