

# DECYZJE

## DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/2228

z dnia 23 grudnia 2020 r.

w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W swoim komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład” (zwanym dalej „komunikatem w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu”) Komisja przedstawiła Europejski Zielony Ład dla Unii i jej obywateli. Europejski Zielony Ład to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych.
- (2) W swoich konkluzjach z dnia 12 grudnia 2019 r. Rada Europejska zatwierdziła cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię do 2050 r.
- (3) W swojej rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 r. Parlament Europejski z zadowoleniem przyjął komunikat w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu oraz wezwał do niezbędnego przejścia do społeczeństwa neutralnego dla klimatu najpóźniej do 2050 r.
- (4) Zgodnie z celami określonymi w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu istnieje potrzeba przekształcenia unijnej gospodarki i przemysłu polityk, w szczególności w dziedzinie transportu i mobilności. Transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii, a udział ten wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Droga do zrównoważonego, intermodalnego transportu wymaga postawienia na pierwszym miejscu użytkowników i zaoferowania im tańszych, dostępnych, zdrowszych, czystszych i bardziej energooszczędnych opcji niż te, z których obecnie korzystają, oferując jednocześnie zachęty dla osób korzystających już ze zrównoważonych środków transportu, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze i transport publiczny.
- (5) Europejski Zielony Ład oznacza przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność w celu sprostania tym wyzwaniom. W szczególności znaczną część spośród 75% towarów przewożonych obecnie w transporcie drogowym należy przenieść na transport kolejowy i śródlądowy transport wodny. Przeniesienie to wymaga znaczących inwestycji, w tym inwestycji w kontekście odbudowy gospodarki, a ich zasadnicza część związana będzie z realizacją transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz wysiłkami na rzecz zwiększenia efektywności kolejowych korytarzy towarowych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 364 z 28.10.2020, s. 149.

<sup>(2)</sup> Opinia z dnia 14 października 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 17 grudnia 2020 r.

- (6) Kolej ma istotną rolę do odegrania jako przełomowy czynnik, który umożliwi osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Kolej jest jednym z najbardziej ekologicznych i energooszczędnych rodzajów transportu. Jest ona w znacznej mierze zelektryfikowana i emituje dużo mniej CO<sub>2</sub> niż transport drogowy lub lotniczy na równoważnej trasie. Jest ona także jedynym rodzajem transportu, w którym od 1990 r. stale obniża się poziom emisji gazów cieplarnianych i CO<sub>2</sub>. Ponadto w latach 1990–2016 zmniejszyło się zużycie energii w transporcie kolejowym i w coraz większym stopniu korzysta się z odnawialnych źródeł energii.
- (7) Kryzys związany z COVID-19 wyjątkowo mocno uderzył w sektor transportu. Pomimo ograniczeń operacyjnych i finansowych sektor ten utrzymał kluczowe połączenia zarówno w odniesieniu do przewozu osób, jak i podstawowych towarów. Było to możliwe głównie dzięki pracownikom, którzy kontynuowali pracę w trudnych i niepewnych warunkach. Strategiczna rola kolei podczas kryzysu związanego z COVID-19 pokazała, że osiągnięcie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, ustanowionego dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>(4)</sup>, jest niezbędne zarówno do ułatwiania dostaw podstawowych towarów, takich jak żywność, leki i paliwo, zwłaszcza w wyjątkowych okolicznościach, jak i do osiągnięcia szerszych celów polityki transportowej.
- (8) Łącząc główne unijne szlaki transportowe z peryferyjnymi, górskimi i oddalonymi regionami i terytoriami, w tym na poziomie regionalnym i lokalnym, a także ustanawiając i przywracając brakujące transgraniczne połączenia kolejowe, sektor kolejowy przyczynia się do zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej w skali kontynentu, na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Ponadto w obszarach oddalonych i wiejskich sieci, które gwarantują świadczenie podstawowych usług dla ludności, są często mniej liczne i słabiej rozwinięte. Regiony peryferyjne często borykają się z podwójnie trudną sytuacją, ponieważ mają charakter wiejski i są położone na peryferiach sieci krajowych.
- (9) Podczas gdy od 2007 r. udział kolejowych przewozów pasażerskich w unijnym transporcie lądowym wzrósł jedynie nieznacznie, udział kolejowego transportu towarów zmniejszył się. Na drodze do osiągnięcia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wciąż stoi wiele przeszkód. Funkcjonowanie sektora kolejowego jest czasami utrudnione między innymi ze względu na przestarzałe praktyki biznesowe i operacyjne, starzejącą się infrastrukturę i tabor kolejowy oraz hałaśliwe wagony. Wyeliminowanie tych przeszkód przy jednoczesnym obniżeniu kosztów, analizie unijnych systemów uzupełniających krajowe mechanizmy niedyskryminacyjnego wsparcia dla przewoźników kolejowych i przyspieszeniu tempa innowacji umożliwi wykorzystanie pełnego potencjału kolei, przy jednoczesnym zapewnieniu funkcjonowania rynku wewnętrznego, zwiększeniu ruchu kolejowego i dalszym podnoszeniu już wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Należy zatem w dalszym ciągu wspierać sektor kolejowy, aby mógł on stać się bardziej atrakcyjny zarówno dla podróżujących, pracowników, jak i dla przedsiębiorstw.
- (10) Ministrowie transportu z większości państw członkowskich wyrazili swoje zobowiązanie do poparcia europejskiego programu na rzecz międzynarodowego kolejowego transportu pasażerskiego w drodze oświadczenia politycznego przedstawionego na nieformalnej wideokonferencji ministrów transportu UE w dniu 4 czerwca 2020 r.
- (11) W celu promowania transportu kolejowego zgodnie z celami określonymi w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w odniesieniu do zrównoważonej i inteligentnej mobilności, należy ogłosić rok 2021 Europejskim Rokiem Kolei (zwanym dalej „Europejskim Rokiem”). Rok 2021 będzie ważny dla unijnej polityki kolejowej, ponieważ będzie to pierwszy pełny rok, w którym w całej Unii zostaną wdrożone przepisy uzgodnione w ramach czwartego pakietu kolejowego, mianowicie przepisy dotyczące otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, ograniczenia kosztów i obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw kolejowych działających w całej Unii oraz przekazania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) dodatkowych zadań mających na celu zmniejszenie barier technicznych. W wielu państwach członkowskich rośnie zainteresowanie społeczeństwa koleją, w tym pociągami nocnymi, co obrazuje popularność inicjatywy DiscoverEU. Ponadto międzynarodowy festiwal sztuki „Europa-lia” w 2021 r. będzie poświęcony wpływowi kolei na sztukę oraz roli kolei jako potężnego promotora przemiany społecznej, gospodarczej, przemysłowej i ekologicznej. Europejski Rok powinien przyczynić się do ogólnoeuropejskiej debaty na temat przyszłości kolei.

(<sup>4</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- (12) Na poziomie Unii przydział środków finansowych niezbędny do wykonania niniejszej decyzji będzie obejmował odpowiednie finansowanie, które zostanie określone w kontekście procedury budżetowej na 2021 r. zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021–2027. Z zastrzeżeniem uprawnień władzy budżetowej celem powinno być zapewnienie finansowania wykonania niniejszej decyzji w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. w wysokości co najmniej 8 mln EUR.
- (13) Osoby dojeżdżające do pracy stanowią 80 % do 90 % wszystkich pasażerów kolei. Oznacza to, że aglomeracje miejskie w znaczącym stopniu przyczyniają się do ogólnych wyników pasażerskiego transportu kolejowego. Inteligentna mobilność w miastach zależy od modernizacji i renowacji niedostatecznie wykorzystywanych linii podmiejskich i regionalnych, aby zapewnić niskie oddziaływanie na środowisko oraz spójność społeczną i gospodarczą.
- (14) Podczas Europejskiego Roku Komisja powinna rozważyć rozpoczęcie analizy wykonalności stworzenia europejskiego oznakowania promującego towary i produkty przewożone koleją, aby zachęcić przedsiębiorstwa do przestawienia się na transport kolejowy. Komisja powinna również rozważyć rozpoczęcie studium wykonalności wprowadzenia wskaźnika jakości połączeń kolejowych, mającego na celu kategoryzację poziomu integracji osiągniętego dzięki wykorzystaniu usług w sieci kolejowej.
- (15) Rola zmotywowanego personelu jest nie do przecenienia, ponieważ gwarantuje on sprawne funkcjonowanie. Aby osiągnąć pełny potencjał, sektor kolejowy musi zdywersyfikować swoją kadrę pracowniczą, a w szczególności przyciągnąć kobiety i młodych pracowników. Politykę tę należy promować na wszystkich szczeblach instytucjonalnych.
- (16) Zwiększenie atrakcyjności kolei wymaga, aby usługi były skoncentrowane na użytkownika, zorganizowane i zaprojektowane w taki sposób, aby zapewnić dobrą wartość, stałą niezawodność, doskonałą jakość usług i atrakcyjne ceny.
- (17) Ponieważ cele niniejszej decyzji, a mianowicie promowanie transportu kolejowego jako zrównoważonego, innowacyjnego, wzajemnie połączonego i intermodalnego, bezpiecznego i przystępnego cenowo środka transportu oraz ważnego elementu w ramach utrzymywania i rozwijania dobrych stosunków między Unią a państwami z nią sąsiadującymi, a także podkreślenie europejskiego, transgranicznego wymiaru kolei oraz zwiększenie wkładu kolei w gospodarkę, przemysł i społeczeństwo Unii, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę transnarodowej wymiany informacji i upowszechniania najlepszych praktyk w całej Unii możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

#### Przedmiot

Rok 2021 ogłasza się „Europejskim Rokiem Kolei” (zwanym dalej „Europejskim Rokiem”).

#### Artykuł 2

#### Cele

Ogólnym celem Europejskiego Roku jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje wysiłków na rzecz zwiększania udziału kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz wspieranie tych wysiłków. Cele szczegółowe Europejskiego Roku obejmują:

- a) promowanie kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego, wzajemnie połączonego i intermodalnego, bezpiecznego i przystępnego cenowo rodzaju transportu, w szczególności przez podkreślanie roli kolei:
- (i) jako przełomowego czynnika pomagającego w osiągnięciu przez Unię celu neutralności klimatycznej do 2050 r.;
  - (ii) jako filaru wydajnej sieci logistycznej zdolnej do zagwarantowania podstawowych usług, nawet w nieoczekiwanych sytuacjach kryzysowych; oraz
  - (iii) jako rodzaju transportu, który dociera do szerszego kręgu, zwłaszcza do młodzieży, między innymi przedstawiając kolej jako atrakcyjną ścieżkę kariery;
- b) podkreślanie europejskiego, transgranicznego wymiaru kolei, która łączy obywateli, umożliwia im poznawanie Unii w całej jej różnorodności, wspiera spójność społeczno-gospodarczą i terytorialną oraz przyczynia się do integracji rynku wewnętrznego Unii, w szczególności przez zapewnienie lepszej łączności na peryferiach geograficznych i z tymi peryferiami, w tym dzięki regionalnym połączeniom transgranicznym;
- c) zwiększanie wkładu kolei w rozwój gospodarki Unii, jej przemysłu, w tym w jej konkurencyjność na świecie, w jej handel i jej społeczeństwo, w szczególności w odniesieniu do aspektów związanych z rozwojem regionalnym i lokalnym, zrównoważoną turystyką, kształceniem, młodzieżą i kulturą oraz poprawą dostępności dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w szczególności z uwzględnieniem potrzeb osób starszych;
- d) wnoszenie wkładu w promowanie kolei jako istotnego elementu relacji między Unią a państwami z nią sąsiadującymi, z uwzględnieniem interesów i potrzeb krajów partnerskich oraz wiedzy eksperckiej w zakresie transportu kolejowego zarówno w Unii, jak i poza nią;
- e) bazowanie na potencjale kolei w celu stymulowania świadomości zbiorowej, w szczególności przez historię kolei i jej dziedzictwo kulturowe, przypominając o wkładzie kolei w tworzenie dobrobytu w Europie, oraz o roli kolei w rozwoju nowoczesnych technologii;
- f) promowanie atrakcyjności zawodów związanych z koleją, w szczególności przez podkreślanie zapotrzebowania na nowe umiejętności oraz znaczenia uczciwych i bezpiecznych warunków pracy i uwzględnienia potrzeby zwiększenia różnorodności siły roboczej;
- g) promowanie kluczowej roli kolei w międzynarodowym transporcie pasażerskim w Unii;
- h) promowanie unijnej sieci pociągów nocnych oraz zachęcanie do podejmowania inicjatyw podkreślających jej transgraniczny charakter przez stosowanie symboli reprezentujących Unię;
- i) podnoszenie świadomości społecznej w zakresie potencjalnej roli kolei w rozwoju zrównoważonej turystyki w Europie;
- j) promowanie kluczowej roli kolei w zrównoważonej kompleksowej mobilności, łączeniu węzłów oraz umożliwianiu atrakcyjnych i inteligentnych transferów między różnymi rodzajami transportu;
- k) przyczynianie się do wdrożenia czwartego pakietu kolejowego i podnoszenia świadomości w zakresie środków niezbędnych do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w oparciu o dobrze funkcjonującą transeuropejską sieć transportową;
- l) stymulowanie dyskusji na temat sposobów modernizacji taboru kolejowego oraz sposobów dalszego rozwijania i zwiększania przepustowości infrastruktury kolejowej w celu ułatwienia szerszego wykorzystania kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego, podkreślając w tym kontekście znaczenie współpracy między zarządcami infrastruktury, znaczenie badań i innowacji oraz rolę Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail ustanowionego rozporządzeniem Rady (UE) nr 642/2014 <sup>(<sup>6</sup>)</sup>;
- m) promowanie imprez i inicjatyw mających na celu rozpowszechnianie informacji na temat praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz stymulowanie współpracy między wszystkimi podmiotami w celu usprawnienia informowania klientów i sprzedaży biletów, w tym oferowanie biletów przesiadkowych i opracowywanie innowacyjnych cyfrowych biletów multimodalnych, a także informowanie o obecnych wyzwaniach w tym zakresie, takich jak potrzeba wymiany danych między podmiotami.

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) nr 642/2014 z dnia 16 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail (Dz.U. L 177 z 17.6.2014, s. 9).

## Artykuł 3

## Środki

1. Środki, jakie należy podjąć, aby osiągnąć cele określone w art. 2, ściśle koordynuje się z bieżącymi działaniami promującymi transport kolejowy. Środki te obejmują następujące działania na poziomie Unii, krajowym, regionalnym lub lokalnym, organizowane w ramach partnerstw lub indywidualnie, oraz powiązane z celami Europejskiego Roku:

- a) inicjatywy i imprezy służące promowaniu debaty, budowaniu pozytywnego wizerunku, zwiększaniu świadomości i ułatwianiu zaangażowania obywateli, przedsiębiorstw i organów publicznych w celu zwiększania zaufania do kolei, zwłaszcza po zakończeniu kryzysu związanego z COVID-19, oraz promowanie atrakcyjności kolei dla przewozu większej liczby osób i większej ilości towarów jako środka w walce ze zmianą klimatu, za pośrednictwem wielu kanałów i narzędzi, w tym imprez w państwach członkowskich, przy jednoczesnym podkreśleniu bezpieczeństwa i komfortu podróżowania koleją;
- b) inicjatywy w państwach członkowskich mające na celu zachęcanie, zarówno w sektorze publicznym, jak i prywatnym, do podróży służbowych i dojazdów do pracy koleją;
- c) wystawy informacyjne, kampanie o charakterze motywacyjnym, edukacyjnym oraz na rzecz podnoszenia świadomości, a także wykorzystanie pociągów pokazowych i informacyjnych, mające na celu zachęcenie do zmiany zachowań pasażerów, konsumentów i przedsiębiorstw oraz stymulowanie ogółu społeczeństwa do aktywnego wkładu w osiągnięcie celów bardziej zrównoważonego transportu;
- d) dzielenie się doświadczeniami i najlepszymi praktykami przez władze regionalne i lokalne, społeczeństwo obywatelskie, przedsiębiorstwa i szkoły w zakresie promowania korzystania z kolei oraz wprowadzania zmian zachowań na wszystkich szczeblach;
- e) przeprowadzanie analiz oraz działań innowacyjnych, a także upowszechnianie ich rezultatów w skali europejskiej lub krajowej;
- f) promowanie projektów i sieci związanych z Europejskim Rokiem, w tym za pośrednictwem mediów, sieci społecznościowych i innych społeczności internetowych;
- g) partnerstwa i imprezy, takie jak te, o których mowa w załączniku;
- h) określenie i promocja najlepszych praktyk w celu stworzenia równych warunków działania dla różnych rodzajów transportu;
- i) promowanie projektów i działań w celu podnoszenia świadomości w zakresie zrównoważonej kompleksowej mobilności, zapewniającej płynne rozwiązania obejmujące trasę podróży „od drzwi do drzwi” w połączeniu z innymi rodzajami transportu, w tym aktywnymi podróżami, oraz zrównoważoną i inteligentną logistyką;
- j) promowanie projektów i działań zwiększających świadomość znaczenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności w odniesieniu do jego trwałego wdrażania, działań ułatwiających międzynarodowe podróże kolejowe oraz działań w zakresie cyfrowych informacji dla pasażerów, takich jak dostarczanie w czasie rzeczywistym informacji o ofertach podróży, taryfach i rozkładach jazdy, w tym przez niezależnych dostawców, co ułatwi ich porównywanie; oraz
- k) promowanie projektów i działań z myślą o stworzeniu rozbudowanej, zmodernizowanej i interoperacyjnej infrastruktury kolejowej, w tym europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), terminali oferujących opcje przesunięć międzygałęziowych, a także zmodernizowanego taboru kolejowego.

2. Komisja rozważy rozpoczęcie, w trakcie Europejskiego Roku:

- a) analizy wykonalności stworzenia europejskiego znaku jakości w celu promowania towarów i produktów przewożonych koleją, tak aby zachęcić przedsiębiorstwa do zmiany transportu na transport kolejowy; oraz
- b) studium wykonalności z myślą o wprowadzeniu wskaźnika jakości połączeń kolejowych mającego na celu kategoryzację poziomu integracji osiągniętego dzięki wykorzystaniu usług sieci kolejowej i wykazania potencjału kolei w zakresie konkurowania z innymi rodzajami transportu.

Do dnia 31 marca 2021 r. Komisja poinformuje Parlament Europejski i Radę o swoich planach.

3. Instytucje i organy Unii, a także państwa członkowskie mogą – odpowiednio na poziomie unijnym i krajowym – powoływać się na Europejski Rok oraz wykorzystywać jego identyfikację wizualną w promowaniu działań, o których mowa w ust. 1.

#### Artykuł 4

### **Koordinacja na poziomie państw członkowskich**

Za organizację uczestnictwa w Europejskim Roku na poziomie krajowym odpowiadają państwa członkowskie. Zapewniają one koordynację odpowiednich działań na poziomie krajowym oraz wyznaczają krajowe osoby kontaktowe w celu zapewnienia koordynacji na poziomie Unii.

#### Artykuł 5

### **Koordinacja na poziomie Unii**

1. Komisja regularnie zwołuje spotkania krajowych osób kontaktowych w celu koordynowania przebiegu Europejskiego Roku. Posiedzenia te służą również wymianie informacji dotyczących realizacji Europejskiego Roku na poziomie Unii i krajowym. Przedstawiciele Parlamentu Europejskiego mogą brać w udział w tych posiedzeniach jako obserwatorzy.
2. Koordinacja Europejskiego Roku na poziomie Unii musi mieć charakter przekrojowy, tak aby stworzyć synergę między poszczególnymi unijnymi programami i inicjatywami na rzecz finansowania projektów w zakresie transportu kolejowego lub projektów, które mają aspekt dotyczący kolei.
3. Komisja zwołuje regularne spotkania zainteresowanych stron oraz przedstawicieli organizacji lub podmiotów działających w dziedzinie transportu kolejowego, w tym funkcjonujących ponadnarodowych sieci, właściwych organizacji pozarządowych, uniwersytetów i ośrodków technologicznych, a także przedstawicieli organizacji i społeczności skupiających młodzież, organizacji reprezentujących osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, w celu uzyskania wsparcia przy realizacji Europejskiego Roku na poziomie Unii.
4. Komisja, jeżeli będzie to możliwe ze względów budżetowych, może zorganizować zaproszenia do składania wniosków i projektów, które będą mogły otrzymać wsparcie ze względu na ich szczególny wkład w osiągnięcie celów Europejskiego Roku.

#### Artykuł 6

### **Współpraca międzynarodowa**

Na użytek Europejskiego Roku, Komisja będzie w razie potrzeby współpracować z właściwymi organizacjami międzynarodowymi, zapewniając jednocześnie widoczność udziału Unii.

#### Artykuł 7

### **Monitorowanie i ocena**

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu, Radzie Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące realizacji, wyników i ogólnej oceny inicjatyw przewidzianych w niniejszej decyzji. Na potrzeby oceny inicjatyw Komisja ustanowi kluczowe wskaźniki efektywności. Te kluczowe wskaźniki efektywności będą określone w sprawozdaniu Komisji. Na potrzeby tego sprawozdania państwa członkowskie przekazują Komisji informacje dotyczące działań, za które są odpowiedzialne.

#### Artykuł 8

### **Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 grudnia 2020 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
D. M. SASSOLI  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
M. ROTH  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

## PARTNERSTWA I IMPREZY

Niniejszy załącznik określa następujący orientacyjny wykaz partnerstw i imprez związanych z Europejskim Rokiem:

- 1) partnerstwa z festiwalami filmowymi w całej Europie w celu podkreślenia silnego zakorzenienia tematyki kolejnictwa w produkcjach filmowych;
  - 2) współpraca z europejskimi muzeami kolejnictwa oraz istniejącymi imprezami kulturalnymi, takimi jak festiwale filmowe i wystawy sztuki;
  - 3) partnerstwa z udziałem ERA mające na celu podkreślenie:
    - a) wyników sektora kolei w Europie;
    - b) wiedzy fachowej uczestników sektora kolejowego, w szczególności pracowników kolei;
    - c) zalet kolei pod względem bezpieczeństwa i ochrony środowiska; oraz
    - d) możliwości zatrudnienia w sektorze kolejowym skierowanych do uczniów, studentów i praktykantów;
  - 4) mobilne pociągi wystawowe w Unii w celu informowania opinii publicznej o celach Europejskiego Roku oraz podkreślenia atrakcyjności jego licznych przesłań;
  - 5) udostępnienie biletów „Inter-rail” młodzieży, w szczególności w ramach programu Erasmus lub konkursów, w celu rozszerzenia zasięgu Europejskiego Roku;
  - 6) wykorzystanie potencjału dworców jako przestrzeni artystycznych, miejsc spotkań miejskich oraz węzłów gospodarczych, kulturalnych i obywatelskich oraz wykorzystanie muzeów kolejnictwa do komunikowania przesłania Europejskiego Roku.
-