



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2020. december 23.
(OR. en)**

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

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

**TRANS 519
CODEC 1150**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA
A VASÚT EURÓPAI ÉVÉRŐL (2021)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2020/... HATÁROZATA

(2020. december 23.)

a vasút európai évéről (2021)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 364., 2020.10.28., 149. o.

² A 2020. október 14-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

³ Az Európai Parlament 2020. december 15-i álláspontja és a Tanács 2020. december 17-i határozata.

mivel:

- (1) „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i közleményében (a továbbiakban: az európai zöld megállapodásról szóló közlemény) a Bizottság egy európai zöld megállapodást határozott meg az Unió és polgárai számára. Az európai zöld megállapodás új növekedési stratégia, amelynek célja, hogy az Uniót olyan igazságos és virágzó – modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező – társadalommá alakítsa, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdasági növekedés elválik az erőforrásfelhasználástól.
- (2) 2019. december 12-i következtetéseiben az Európai Tanács jóváhagyta a klímasemleges Unió 2050-ig történő megvalósítására irányuló célkitűzést.
- (3) 2020. január 15-i állásfoglalásában az Európai Parlament üdvözölte az európai zöld megállapodásról szóló közleményt, és felhívott a klímasemleges társadalomra 2050-ig történő szükségszerű átállásra.

- (4) Az európai zöld megállapodásról szóló közleményben meghatározott célkitűzésekkel összhangban át kell alakítani az uniós gazdaságot, és újra kell gondolni a szakpolitikákat, különösen a közlekedés és a mobilitás területén. A közlekedés felelős az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egynegyedéért, mely arány egyre nő. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. A fenntartható intermodális közlekedés megvalósításához a felhasználókat kell előtérbe helyezni, és a jelenlegi mobilitási szokásaiknál megfizethetőbb, hozzáférhetőbb, egészségesebb, tisztább és energiahatékonyabb alternatívákat kell biztosítani számukra, ösztönözve ugyanakkor azokat, akik már fenntartható közlekedési módokat – így például gyaloglást, kerékpározást és tömegközlekedést – alkalmaznak.
- (5) Az európai zöld megállapodás magában foglalja a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítását e kihívások kezelése érdekében. Így különösen a jelenleg 75 %-ban közutakon megvalósuló szárazföldi áruszállítás jelentős részét át kell helyezni vasútra és belvízi utakra. Ahhoz, hogy erre az áttérésre sor kerüljön, jelentős beruházásokra van szükség, beleértve a helyreállítással összefüggésben végzett beruházásokat, és ezek lényeges része a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósításához és a vasúti áru fuvarozási folyosók hatékonyságának növelésére irányuló erőfeszítésekhez fog kapcsolódni.

- (6) A vasútnak iránymutatóként jelentős szerepet kell játszania a klímasemlegességi célkitűzés 2050-ig történő elérésében. Ez az egyik leginkább környezetbarát és energiahatékony közlekedési mód. A vasút nagyrészt villamosított, és sokkal kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, mint azonos távon a közúti vagy légi közlekedés. Ez az egyetlen közlekedési mód, amely 1990 óta folyamatosan csökkentette üvegházhatásúgáz-kibocsátását és szén-dioxid-kibocsátását. Emellett a vasút 1990 és 2016 között csökkentette energiafogyasztását, és növekvő mértékben használ megújuló energiaforrásokat.
- (7) A Covid19-válság különösen súlyos hatással volt a közlekedési ágazatra. A működési és pénzügyi korlátok ellenére az ágazat fenntartotta a kulcsfontosságú összeköttetéseket mind az emberek, mind az alapvető áruk szállítása számára. Ez főként azon munkavállalóknak köszönhetően volt lehetséges, akik nehéz és bizonytalan körülmények között is folytatták munkájukat. A Covid19-válság idején a vasút által játszott stratégiai szerep rávilágított arra, hogy a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ létrehozott egységes európai vasúti térség megvalósítása szükséges mind az alapvető árukkal, így például élelmiszerekkel, gyógyszerekkel és üzemanyagokkal – különösen kivételes körülmények között – történő ellátás megkönnyítéséhez, mind pedig a szélesebb körű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

- (8) Az Unió peremterületeinek, hegyvidéki és távoli fekvésű régióinak és területeinek a fő közlekedési útvonalakkal – beleértve regionális és helyi szinten is – történő összekapcsolása, valamint a hiányzó regionális, határokon átnyúló vasúti összeköttetések kialakítása és helyreállítása révén a vasúti ágazat hozzájárul a társadalmi, gazdasági és területi kohézióhoz kontinentális, nemzeti, regionális és helyi szinten egyaránt. Ezenkívül a távoli fekvésű és vidéki területeken gyakran számban ritkábbak és kevésbé fejlettek a lakosság számára az alapvető szolgáltatások nyújtását garantáló hálózatok. A peremterületek gyakran szembesülnek azzal a duplán nehéz helyzettel, hogy vidéki jellegűek és a nemzeti hálózatok perifériáján helyezkednek el.
- (9) Míg a vasúti utasok részaránya az uniós szárazföldi közlekedésben csak enyhén nőtt 2007 óta, a vasúton szállított áru részaránya csökkent. Továbbra is számos akadály áll a valódi egységes európai vasúti térség megvalósítása előtt. A vasúti ágazatot olykor hátráltatják többek között az elavult üzleti és működési gyakorlatok, az előregedő infrastruktúra és gördülőállomány, valamint a zajos vasúti kocsik is. Ezen akadályok leküzdése a költségek csökkentésével, a vasúttársaságok megkülönböztetéstől mentes támogatására szolgáló nemzeti mechanizmusokat kiegészítő uniós rendszerek tanulmányozásával és az innováció felgyorsításával együtt lehetővé fogja tenni a vasút számára teljes potenciáljának kibontakoztatását, ugyanakkor biztosítva a belső piac működését, növelve a vasúti forgalmat, és tovább javítva a már magas szintű biztonságot. A vasúti ágazatnak ezért további lendületre van szüksége ahhoz, hogy vonzóbbá váljon az utazók, a munkavállalók és a vállalkozások számára.

- (10) A tagállamok többségének közlekedési miniszterei az uniós közlekedési miniszterek 2020. június 4-i informális videokonferenciáján bemutatott politikai nyilatkozattal kifejezték elkötelezettségüket a nemzetközi vasúti személyszállításra vonatkozó európai menetrend támogatása mellett.
- (11) A vasúti közlekedésnek az európai zöld megállapodásról szóló közleményben – többek között a fenntartható és intelligens mobilitás tekintetében – meghatározott célkitűzésekkel összhangban történő előmozdítása érdekében a 2021-es évet a vasút európai évévé (a továbbiakban: az európai év) kell nyilvánítani. 2021 fontos év lesz az uniós vasúti politika szempontjából, mivel ez lesz az első olyan teljes év, amikor Unió-szerte végrehajtják a negyedik vasúti csomag keretében – nevezetesen a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitására, az Unióban működő vasúttársaságok költségeinek és adminisztratív terheinek csökkentésére, valamint az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) a műszaki akadályok csökkentését célzó további feladatokkal való megbízására vonatkozóan – elfogadott szabályokat. Amint azt a DiscoverEU kezdeményezés népszerűsége mutatja, számos tagállamban növekvő közérdeklődés övezi a vasutat, beleértve az éjszakai vonatokat is. Ezen túlmenően az „Europalia” nemzetközi művészeti fesztivál a 2021-es kiadását a vasút művészetekre gyakorolt hatásának fogja szentelni, és ki fogja emelni a vasút szerepét a társadalmi, gazdasági, ipari és ökológiai változások erőteljes motorjaként. Az európai évnek hozzá kell járulnia a vasút jövőjéről szóló páneurópai vitához.

- (12) Uniós szinten az e határozat végrehajtásához szükséges pénzügyi előirányzat megfelelő finanszírozást fog tartalmazni, amelyet a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kerettel összhangban a 2021. évi költségvetési eljárás keretében kell meghatározni. A költségvetési hatóság hatásköreinek sérelme nélkül a cél az, hogy e határozat végrehajtásához 2021. január 1-jétől 2022. december 31-ig legalább 8 millió EUR összegű finanszírozást biztosítsanak.
- (13) A vasúti utasok 80–90 %-át az ingázók teszik ki. Ez azt jelenti, hogy a városi agglomerációk jelentős mértékben hozzájárulnak a vasúti személyszállítás összteljesítményéhez. Az intelligens városi mobilitás az alacsony ökológiai hatás, valamint a társadalmi és gazdasági kohézió elérése érdekében a kihasználatlan külvárosi és regionális vonalak korszerűsítésétől és felújításától függ.
- (14) Az európai év folyamán a Bizottságnak meg kell fontolnia egy tanulmány készítését az áruk és termékek vasúton történő szállításának előmozdítását célzó európai címke kidolgozásának megvalósíthatóságáról annak érdekében, hogy a vállalkozásokat a vasúti szállításra való átállásra ösztönözze. A Bizottságnak meg kell fontolnia továbbá egy vasúti összeköttetési mutató bevezetésére vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány kezdeményezését, amelynek célja a vasúthálózaton nyújtott szolgáltatások igénybe vétele révén elért integrációs szint kategorizálása.

- (15) A motivált személyzet szerepét nem lehet túlbecsülni, mivel ők garantálják a gördülékeny működést. Teljes potenciáljának kiaknázásához a vasúti ágazatnak diverzifikálnia kell munkaerejét, és különösen nőket és fiatal munkavállalókat is kell vonzania. Ezt a szakpolitikát minden intézményi szinten elő kell mozdítani.
- (16) A vasút vonzerejének fokozása megköveteli, hogy a szolgáltatások felhasználó-központúak legyenek, továbbá oly módon legyenek megszervezve és megtervezve, hogy jó értéket, következetes megbízhatóságot, kitűnő minőségű szolgáltatást és vonzó árakat biztosítsanak.
- (17) Mivel e határozat céljait – nevezetesen a vasúti közlekedésnek mint fenntartható, innovatív, összekapcsolt és intermodális, biztonságos és megfizethető közlekedési mód, és mint az Unió és a vele szomszédos országok közötti kapcsolatok fenntartásában és fejlesztésében fontos elem előmozdítását, valamint a vasút európai, határokon átnyúló dimenziójának kiemelését, továbbá a vasút uniós gazdasághoz, iparhoz és társadalomhoz való hozzájárulásának fokozását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, a transznacionális információcsere és a legjobb gyakorlatok uniós szintű terjesztése iránti igény okán azonban e célok az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a határozat nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy

A 2021. év a vasút európai éve (a továbbiakban: az európai év).

2. cikk

Célkitűzések

Az európai év általános célja az Unió, a tagállamok, a regionális és helyi hatóságok és más szervezetek arra irányuló erőfeszítéseinek ösztönzése és támogatása, hogy növeljék a vasúttal mozgó utasok és áru részarányát. Az európai év egyedi célkitűzései a következők:

- a) előmozdítani a vasútat mint fenntartható, innovatív, összekapcsolt és intermodális, biztonságos és megfizethető közlekedési módot, különösen a vasút szerepének kiemelésével a következők tekintetében:
 - i. iránymutatóként segít elérni az Unió klímasemlegességi célkitűzését 2050-ig,
 - ii. egy hatékony logisztikai hálózat pilléréként képes garantálni az alapvető szolgáltatásokat még váratlan válságok idején is, és
 - iii. közlekedési módként megszólítja a szélesebb nyilvánosságot, különösen a fiatalokat, többek között vonzó karrierlehetőségként mutatva be a vasutat;

- b) kiemelni a vasút európai, határokon átnyúló dimenzióját, amely közelebb hozza egymáshoz a polgárokat, lehetővé teszi számukra, hogy felfedezzék az Unió sokféleségét, előmozdítja a társadalmi-gazdasági és területi kohéziót, és hozzájárul az uniós belső piac integrációjához, különösen azzal, hogy jobb összeköttetést biztosít azon belül és annak földrajzi periferiájával is, többek között határokon átnyúló regionális összeköttetések révén;
- c) fokozni a vasút hozzájárulását az unió gazdaságához, iparához és annak globális versenyképességéhez, kereskedelméhez és társadalmához, különös tekintettel a regionális és helyi fejlesztéssel, a fenntartható turizmussal, az oktatással, az ifjúsággal és a kultúrával, valamint a fogyatékossgal élő személyek vagy a csökkent mozgásképességű személyek érdekében végrehajtott akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontokra, és különösen odafigyelve az idősek igényeire;
- d) hozzájárulni a vasútnak mint az Unió és a vele szomszédos országok közötti kapcsolatok fontos elemének az előmozdításához, a partnerországok érdekeire és szükségleteire, valamint a vasúti közlekedéssel kapcsolatos, mind az Unión belüli, mind az azon kívüli szakértelemre építve;
- e) építeni a vasút kollektív képzeletet ösztönző erejére, különösen a vasút történelmén és kulturális örökségén keresztül, emlékeztetve a vasút által az európai jólét megteremtéséhez tett hozzájárulásra és a vasútnak az élvonalbeli technológiák kifejlesztésében játszott szerepére;

- f) előmozdítani a vasúti szakmák vonzerejét, kiemelve különösen az új készségek iránti igényt, továbbá a tisztességes és biztonságos munkakörülmények, valamint a munkaerő sokszínűségének növelése iránti szükséglet kezelésének fontosságát;
- g) előmozdítani a vasutak kulcsszerepét az Unión belüli nemzetközi személyszállításban;
- h) előmozdítani az Unió éjszakai vasúthálózatát, és ösztönözni olyan kezdeményezéseket, amelyek az Uniót képviselő szimbólumok használatával aláhúzzák annak határokon átnyúló jellegét;
- i) felhívni a nyilvánosság figyelmét a vasút potenciális szerepére az európai fenntartható turizmus fejlesztésében;
- j) előmozdítani a vasút kulcsfontosságú szerepét a végponttól végpontig terjedő fenntartható mobilitásban, a csomópontok összekapcsolásában, valamint a közlekedési módok közötti vonzó és intelligens transzfer lehetővé tételében;
- k) hozzájárulni a negyedik vasúti csomag végrehajtásához, és az olyan intézkedésekre történő figyelemfelkeltéshez, amelyekre a jól működő transzeurópai közlekedési hálózaton alapuló egységes európai vasúti térség létrehozásához van szükség;
- l) ösztönözni a vitát arról, hogyan kellene korszerűsíteni a gördülőállományt, valamint hogyan kellene tovább fejleszteni és növelni a vasúti infrastruktúra kapacitását a vasúttal történő utas- és áruszállítás szélesebb körű használatának elősegítése érdekében, aláhúzva ezzel összefüggésben a pályahálózat-működtetők közötti együttműködés, a kutatás és az innováció, valamint a 642/2014/EU tanácsi rendelettel¹ létrehozott Shift2Rail közös vállalkozás szerepének fontosságát;

¹ A Tanács 642/2014/EU rendelete (2014. június 16.) a Shift2Rail közös vállalkozás létrehozásáról (HL L 177., 2014.6.17., 9. o.).

- m) előmozdítani olyan rendezvényeket és kezdeményezéseket, amelyek célja a vasúti utasok jogaival kapcsolatos információk terjesztése és az együttműködés ösztönzése valamennyi szereplő között az ügyfél-tájékoztatás és a jegyértékesítés javítása érdekében, beleértve az átszállójegyek kínálatát és innovatív digitális multimodális jegyek kifejlesztését is, valamint tájékoztatás nyújtása az e tekintetben felmerülő aktuális kihívásokról, így például a szereplők közötti adatmegosztás szükségességéről.

3. cikk

Az intézkedések tartalma

- (1) A 2. cikkben meghatározott célok eléréséhez szükséges intézkedéseket szorosan össze kell hangolni a vasúti közlekedés előmozdítására irányuló, folyamatban lévő tevékenységekkel. Ezen intézkedések a következő, partnerségek keretében vagy egyénileg szervezett, és az európai év célkitűzéseivel kapcsolódó, uniós, nemzeti, regionális vagy helyi szintű tevékenységeket foglalják magukban:
- a) kezdeményezések és rendezvények a vita előmozdítására, pozitív kép kialakítására, a figyelem felkeltésére, valamint a polgárok, a vállalkozások és a hatóságok szerepvállalásának elősegítésére annak érdekében, hogy növeljék a vasútba vetett bizalmat, különösen a Covid19-válságot követően, és az éghajlatváltozás elleni küzdelem eszközeként mozdítsák elő a vasút vonzerejét több személy és áru szállítása céljából, többféle csatornán és eszközön keresztül, beleértve a tagállamokbeli rendezvényeket is, kiemelve ugyanakkor a vasúti utazás biztonságosságát és kényelmét is;

- b) tagállambeli kezdeményezések a vasúttal történő üzleti célú utazás és ingázás ösztönzésére a köz- és a magánszektorban egyaránt;
- c) informatív kiállítások, inspiráló, oktatási célú és figyelemfelkeltő kampányok, valamint bemutató és tájékoztató vonatok felhasználása az utasok, a fogyasztók és a vállalkozások magatartásában változások bátorítása és a lakosság arra történő ösztönzése érdekében, hogy aktívan járuljanak hozzá a fenntarthatóbb közlekedés célkitűzéseinek eléréséhez;
- d) a nemzeti, regionális és helyi hatóságok, a civil társadalom, a vállalkozások és az iskolák között a tapasztalatok és legjobb gyakorlatok megosztása a vasúthasználat előmozdítása tekintetében és arra vonatkozóan, hogyan lehet magatartásbeli változást megvalósítani valamennyi szinten;
- e) tanulmányok és innovatív tevékenységek folytatása, valamint ezek eredményeinek európai vagy nemzeti szinten történő terjesztése;
- f) az európai évhez kapcsolódó projektek és hálózatok előmozdítása, többek között a médián, a közösségi hálózatokon és más online közösségeken keresztül;
- g) partnerségek és rendezvények, így például olyanok, mint a mellékletben meghatározottak;
- h) a legjobb gyakorlatok azonosítása és előmozdítása a különböző szállítási módok számára egyenlő versenyfeltételek megteremtése érdekében;

- i) projektek és tevékenységek előmozdítása annak érdekében, hogy felhívják a figyelmet a végponttól végpontig terjedő fenntartható mobilitásra, amely zökkenőmentes, háztól házig történő utazási megoldásokat kínál más közlekedési módokkal kombinálva, beleértve az aktív utazást, valamint a fenntartható és intelligens logisztikát;
 - j) az egységes európai vasúti térség fontosságával kapcsolatos tájékozottságot fokozó projektek és tevékenységek előmozdítása, különösen a térség folyamatban lévő végrehajtása, a nemzetközi vasúti utazásokat megkönnyítő intézkedések és a digitális utastájékoztatásra vonatkozó olyan intézkedések tekintetében, mint például amelyek az összehasonlítást megkönnyítő valós idejű információt nyújtanak a többek között független szolgáltatóktól származó utazási ajánlatokról, viteldíjakról és menetrendekről; és
 - k) egy kibővített, korszerűsített és interoperábilis vasúti infrastruktúra – köztük az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS), a modális váltási lehetőségeket kínáló terminálok, valamint a korszerűsített gördülőállomány – megvalósítását célzó projektek és tevékenységek előmozdítása.
- (2) A Bizottság az európai év folyamán fontolóra veszi a következők kezdeményezését:
- a) tanulmány a vasúton szállított árukat és termékeket támogató európai címke létrehozásának megvalósíthatóságáról, hogy így ösztönözni lehessen a vállalkozásokat a vasúti szállításra való átállásra; és

- b) megvalósíthatósági tanulmány egy vasúti összeköttetési mutató bevezetéséről, amelynek célja a vasúthálózaton nyújtott szolgáltatások igénybe vétele révén elért integrációs szint kategorizálása, és a vasút azon potenciáljának bemutatása, hogy versenyezzen más szállítási módokkal.

A Bizottság 2021. március 31-ig tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot a terveiről.

- (3) Az uniós intézmények és szervek, illetve a tagállamok – uniós, illetve nemzeti szinten – az (1) bekezdésben említett tevékenységek támogatásával összefüggésben hivatkozhatnak az európai évre, és felhasználhatják annak vizuális identitását.

4. cikk

Tagállami szintű koordináció

Az európai évben való részvétel nemzeti szintű megszervezése a tagállamok felelőssége. Biztosítják a releváns tevékenységek nemzeti szintű koordinálását, és nemzeti kapcsolattartókat neveznek ki az uniós szintű koordináció biztosítása érdekében.

5. cikk

Uniós szintű koordináció

- (1) A Bizottság rendszeresen összehívja a nemzeti kapcsolattartók ülését az európai év lebonyolításának koordinálása érdekében. Ezen ülések alkalmat nyújtanak az európai év uniós és nemzeti szintű végrehajtására vonatkozó információk cseréjére is. Az Európai Parlamentet képviselő személyek megfigyelőként vehetnek részt ezeken az üléseken.
- (2) Az európai év uniós szintű koordinációja megközelítésében transzverzális a vasúti közlekedés területén projekteket finanszírozó vagy vasúti dimenzióval rendelkező különféle uniós programok és kezdeményezések közötti szinergiák megteremtése céljából.
- (3) A Bizottság rendszeres ülésekre hívja össze az érdekelt feleket és a vasúti közlekedés területén aktív szervezetek vagy testületek – köztük meglévő transznacionális hálózatok, releváns nem kormányzati szervezetek, egyetemek és technológiai központok – képviselőit, valamint ifjúsági szervezetek és közösségek, fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetek képviselőit, hogy segítsék a Bizottságot az európai év uniós szintű végrehajtásában.
- (4) Ha a pénzügyi források lehetővé teszik, a Bizottság szervezhet olyan ajánlattételi felhívásokat és projekteket, amelyek az európai év célkitűzéseire való kiemelkedő hozzájárulásukért támogatásban részesülhetnek.

6. cikk

Nemzetközi együttműködés

Az európai év céljából a Bizottság szükség esetén együttműködik az illetékes nemzetközi szervezetekkel, miközben biztosítja az Unió részvételének láthatóságát.

7. cikk

Nyomon követés és értékelés

A Bizottság 2022. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának az e határozatban előírt kezdeményezések végrehajtásáról, eredményeiről és átfogó értékeléséről. A kezdeményezések értékeléséhez a Bizottság fő teljesítménymutatókat hoz létre. E fő teljesítménymutatókat a Bizottság jelentésében kell meghatározni. Az említett jelentés céljából a tagállamok tájékoztatást nyújtanak a Bizottságnak azon tevékenységekről, amelyekért felelősek.

8. cikk
Hatálybalépés

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

PARTNERSÉGEK ÉS RENDEZVÉNYEK

Ez a melléklet megállapítja az európai évhez kapcsolódó partnerségek és rendezvények következő indikatív listáját:

1. filmfesztiválokkal való partnerségek Európa-szerte a vasút filmgyártásban elfoglalt kiemelt helyének kiemelése érdekében;
2. együttműködés az európai vasúti múzeumokkal és meglévő kulturális rendezvényekkel, így például filmfesztiválokkal és művészeti kiállításokkal;
3. az Európai Unió Vasúti Ügynökségével kialakított partnerségek a következők hangsúlyozása érdekében:
 - a) a vasúti ágazat teljesítménye az Unióban,
 - b) a vasúti ágazat szereplői, különösen a vasutasok szaktudása,
 - c) a vasút előnyei a biztonság és a környezetvédelem szempontjából, és
 - d) a vasúti ágazatban az iskolások, egyetemisták és szakmunkástanulók előtt nyitva álló karrierlehetőségek;
4. mobil kiállítási vonatok az Unióban, hogy tájékoztassák a nyilvánosságot az európai év célkitűzéseiről, és kiemeljék az üzeneteinek vonzerejét;

5. „Interrail” jegyek rendelkezésre bocsátása a fiatalok számára az Erasmus tanulmányokkal vagy versenyekkel összefüggésben az európai év hatókörének kiterjesztése érdekében;
 6. az állomások, mint művészeti helyszínek, városi találkozóhelyek és gazdasági, kulturális és polgári csomópontok használata, valamint a vasúti múzeumok használata az európai év üzeneteinek továbbítása érdekében.
-