

Bruselj, 23. februar 2021
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
2021/0048 (NLE)**

6446/21
ADD 26

RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	23. februar 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 5/9
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje Evropa Evropsko partnerstvo za preoblikovanje evropskega železniškega sistema

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

Priloga: SWD(2021) 38 final - Part 5/9



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

**k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje
Evropa**

Evropsko partnerstvo za preoblikovanje evropskega železniškega sistema

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Povzetek (največ 2 strani)
Ocena učinka evropskega partnerstva za preoblikovanje evropskega železniškega sistema
A. Potreba po ukrepanju
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
<p>Težava, ki jo je treba obravnavati, je neuspešnost železniške industrije pri razvoju skupne vizije za spremembe, ki bi omogočila hitro uporabo sodobnih tehnologij (zlasti digitalizacijo in avtomatizacijo) za zagotavljanje v celoti interoperabilnega, prilagodljivega in stroškovno učinkovitega železniškega sistema.</p> <p>Vzroki so:</p> <ul style="list-style-type: none"> • razdrobljenost industrije – učinkovita uporaba večine inovacij v zelo zapletenem sistemu zahteva usklajevanje med državami članicami, med infrastrukturo in tirnimi vozili ter med razvijalci različnih podsistemov; • potreba po skladnosti med raziskavami in inovacijami ter standardizacijo/regulacijo; • šibko in neusklajeno sodelovanje pri raziskavah in inovacijah; • visoki stroški raziskav in inovacij, tveganja in dolgotrajnost postopkov ter • neusklajenost. <p>Posledice za železniški sektor, ki vplivajo na vse deležnike v vrednostni verigi, so:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ majhno vlaganje v bolj trajnostni prevozni sistem; ✗ odvisnost železniškega sektorja od izdelkov po meri, ki so dragi in neprilagodljivi za uporabo, ter ✗ slabša konkurenčnost v primerjavi z drugimi načini prevoza.
Kaj bi bilo treba doseči?
<p>Glavni cilji so:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ posodobitev železnice v Evropi, da se poveča njihov tržni delež; ➤ podpora tovornemu železniškemu prevozu, da se zmanjšajo emisije toplogrednih plinov v sektorju prevoza, ter ➤ napredek pri vzpostavljanju enotnega evropskega železniškega območja z zagotavljanjem povezanega in trajnostnega železniškega sistema, ob polnem izkoriščanju prednosti digitalizacije in avtomatizacije. <p>To bi izboljšalo prispevek železniške industrije k družbenemu razvoju v EU, izboljšalo zmožnosti in zmogljivosti železniškega tovornega prometa ter zagotovilo, da se pri raziskavah in inovacijah na področju železnic osrednje mesto nameni uporabnikom, kar je pristop, ki bolje zadovoljuje tržne potrebe.</p>
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
<p>Skupna evropska strategija za raziskave in inovacije na področju železnic bi pripomogla k zagotavljanju bolj usklajenega in tržnega pristopa, ki bi združil deležnike, da se uresniči skupna splošna vizija. To bi omogočilo, da se na področju železniške industrije izpolnijo evropski cilji glede prevoza in širši cilji politike ter izboljša privlačnost železniškega prevoza v primerjavi z drugimi načini.</p>

B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?
<p>Možnosti so podpreti raziskave in inovacije na področju železnic prek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tradicionalnih razpisov v okviru programa Obzorje Evropa; • skupaj načrtovanega partnerstva ali • institucionaliziranega partnerstva na podlagi člena 187 PDEU. <p>Prednostna možnost je institucionalizirano partnerstvo, saj je edina, ki zagotavlja platformo za skupni razvoj raziskav in inovacij v okviru skladne skupne vizije. Ta možnost tudi najbolje zagotavlja dolgoročno izvajanje strategije in dolgoročne zaveze industrije in EU. Izkazala se je že pri sedanjem Skupnem podjetju S2R. Stabilnost te možnosti ter pravno zavezujoče zaveze EU in partnerjev iz industrije bodo ključne za vključevanje deležnikov po koncu pandemije COVID-19 ter ob upoštevanju pričakovanih gospodarskih učinkov pandemije, ki bi lahko vključevali reze v sektorju naložb v raziskave in inovacije.</p>
Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?
<p>Več kot 65 % anketirancev je navedlo, da je institucionalizirano partnerstvo najustreznejši način za spoprijemanje z izzivi na področju železnic in za preoblikovanje evropskega železniškega sistema. Sklicevali so se zlasti na celoten razvojni cikel izdelkov, dolgoročne zaveze in uporabo na trgu.</p>
C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
<p>Najboljši način za zagotavljanje polnega sodelovanja zasebnega in javnega sektorja pri razvoju in izvajanju dolgoročne strategije za raziskave in inovacije na področju železnic, ob hkratnem spodbujanju širokega sodelovanja ključnih deležnikov, je institucionalizirano partnerstvo. Ta možnost zagotavlja pomembne znanstvene, gospodarske, tehnološke in družbene učinke, npr. uporabo inovativnih rešitev na trgu in zmanjšanje emisij. Poleg tega se bodo s tem pritegnili finančni viri in prispevki v naravi iz industrije, kar bo omogočilo najučinkovitejše izkoriščanje učinka financiranja, ki ga zagotavlja Komisija.</p>
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
<p>Delovanje Skupnega podjetja S2R stane 3,5 milijona EUR na leto (1,6 milijona EUR znašajo upravni stroški in 1,9 milijona EUR stroški osebja). Njegovi skupni tekoči stroški ne smejo preseči 27 milijonov EUR (50 % od EU in 50 % od drugih članov). Osnovni stroški bi se morali prilagoditi glede na osnovne ambicije, program in proračun kandidata za partnerstvo za preoblikovanje evropskega železniškega sistema.</p>
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
<p>Široka udeležba deležnikov in vzpostavitev omrežij, ki bi v okviru prihodnjega partnerstva povezovala univerze in raziskovalne organizacije, bi spodbudili večjo udeležbo malih in srednjih podjetij, ki so dovolj prilagodljiva, da lahko razvijejo inovacije in jih razmeroma hitro ponudijo trgu.</p> <p>Institucionalizirano partnerstvo bi imelo precejšen učinek na konkurenčnost industrije železniškega prevoza in železniške dobavne industrije. Zagotovilo bi, da se velik delež rezultatov raziskav in inovacij uporabi na trgu.</p>

Ali bodo učinki na nacionalne proračune in uprave veliki?
Institucionalizirano partnerstvo bi omogočilo poenostavitev upravljanja, ki se nanaša na sodelovanje članov pri dejavnostih raziskav in inovacij. Zagotovilo bi lahko uskladitev med nastajajočimi nacionalnimi programi za raziskave in inovacije na področju železnic ter s tem boljši splošni izkoristek javnih sredstev.
Ali bo imela pobuda druge pomembne učinke?
Pobuda bi: <ul style="list-style-type: none"> ✓ pomembno okrepila pravice državljanov EU z večjim poudarkom na povezovanju nacionalnih, regionalnih in lokalnih železniških sistemov z drugimi načini prevoza ter ✓ omogočila učinkovit dialog med tistimi, ki sodelujejo pri dejavnostih raziskav in inovacij, in tistimi, ki so odgovorni za železniško politiko in regulacijo na mednarodni in nacionalni ravni (vključno z mednarodnimi organi za standardizacijo).
Sorazmernost?
Institucionalizirano partnerstvo bi zagotovilo, da zasebni in javni sektor ostaneta polno vključena v pripravo in izvajanje dolgoročne strategije za raziskave in razvoj na področju železnic, ter bi pritegnilo finančna sredstva in prispevke v naravi iz industrije, da se doseže čim večji učinek financiranja, ki ga zagotavlja Komisija, in se zagotovi izvajanje prednostnih nalog na podlagi zelenega dogovora. Prednostna možnost torej ne presega tistega, kar je potrebno za rešitev izvirne težave in izpolnitev ciljev pobude.
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
Vmesna ocena predlaganega institucionaliziranega partnerstva bo opravljena po treh letih njegovega delovanja.