



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 26 de agosto de 2021
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2021/0048(NLE)**

**6446/21
ADD 26 REV 1 (es)**

**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**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 23 de febrero de 2021

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea

N.º doc. Ción.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa Asociación europea para la transformación del sistema ferroviario europeo

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



Bruselas, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa

Asociación europea para la transformación del sistema ferroviario europeo

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

Ficha resumen (máximo 2 páginas)
Evaluación de impacto de una asociación europea para la transformación del sistema ferroviario europeo
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
<p>El problema que debe abordarse es el fracaso de la industria ferroviaria a la hora de desarrollar una visión común para el cambio, permitiendo la utilización rápida de las tecnologías modernas (en especial la digitalización y la automatización) para lograr un sistema ferroviario plenamente interoperable, flexible y rentable.</p> <p>Las causas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fragmentación de la industria: el uso eficaz de la mayoría de las innovaciones en un sistema muy complejo requiere la coordinación entre los Estados miembros, entre la infraestructura y el material rodante, y entre los desarrolladores de diferentes subsistemas; • la necesidad de coherencia entre la I+i y la normalización/regulación; • la participación limitada y descoordinada en I+i; • los elevados costes, riesgos y plazos de la I+i; y • una armonización insuficiente. <p>Las consecuencias, que afectan a todas las partes interesadas a lo largo de la cadena de valor, son que el sector ferroviario:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ contribuye de forma limitada al establecimiento de un sistema de transporte más sostenible; ✗ depende de productos a medida, que son costosos y poco flexibles en su funcionamiento; y ✗ es menos competitivo frente a otros modos de transporte.
¿Qué se pretende conseguir?
<p>Los principales objetivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ modernizar el ferrocarril en Europa para que pueda aumentar su cuota de mercado; ➤ respaldar el transporte ferroviario de mercancías con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte; y ➤ avanzar en la realización de un espacio ferroviario europeo único mediante el establecimiento de un sistema ferroviario integrado y sostenible que aproveche plenamente la digitalización y la automatización. <p>A su vez, con ello se mejoraría la contribución de la industria ferroviaria al desarrollo social en la UE, aumentando los medios y la capacidad del transporte ferroviario de mercancías, y garantizaría que la I+i relacionada con el ferrocarril se base en un enfoque centrado en el usuario más adaptado a las necesidades del mercado.</p>
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
Una estrategia europea común para la I+i relacionada con el ferrocarril ayudaría a garantizar un enfoque más coordinado y centrado en el mercado capaz de reunir a las partes interesadas para lograr una visión

<p>general común. Esto permitiría a la industria ferroviaria alcanzar los objetivos estratégicos europeos en materia de transporte y otros ámbitos, aumentando el atractivo del transporte ferroviario en comparación con otros modos de transporte.</p>
<p>B. Soluciones</p>
<p>¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? De no ser así, ¿por qué no?</p>
<p>Las opciones consisten en el apoyo de la I+i ferroviaria mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • convocatorias tradicionales de Horizonte Europa; • una asociación europea coprogramada; o • una asociación institucionalizada con arreglo al artículo 187 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. <p>La asociación institucionalizada es la opción preferida, ya que es la única que proporciona una plataforma para el desarrollo común de I+i al servicio de una visión global coherente. También ofrece de forma más eficiente una estrategia y un compromiso a largo plazo de la industria y la UE, y ha demostrado su valor en la actual Empresa Común S2R. La estabilidad de esta opción y los compromisos jurídicamente vinculantes de la UE y los socios industriales serían fundamentales para implicar a las partes interesadas tras la pandemia de COVID-19 y sus repercusiones económicas previstas, que podrían incluir recortes en la inversión del sector de I+i.</p>
<p>¿Qué opinan las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?</p>
<p>Más del 65 % de los encuestados indicaron que las asociaciones institucionalizadas eran la manera más adecuada de abordar los retos del ferrocarril y transformar el sistema ferroviario europeo. En particular, citaron todo el ciclo de desarrollo del producto, el compromiso a largo plazo y la adopción por parte del mercado.</p>
<p>C. Repercusiones de la opción preferida</p>
<p>¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?</p>
<p>Una asociación institucionalizada es la mejor manera de garantizar que los sectores público y privado sigan plenamente comprometidos con el desarrollo y la aplicación de una estrategia a largo plazo para la I+i del sector ferroviario, al tiempo que se fomenta una amplia participación de las principales partes interesadas. Esta opción garantiza unas repercusiones científicas, económicas, tecnológicas y sociales importantes, como, por ejemplo, la adopción por el mercado de soluciones innovadoras y la reducción de emisiones. Además, movilizará recursos industriales financieros y en especie, a fin de maximizar el impacto de la financiación de la Comisión.</p>
<p>¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?</p>
<p>La Empresa Común S2R cuesta 3,5 millones de euros (1,6 millones de euros de costes administrativos + 1,9 millones de euros de costes de personal) por año de funcionamiento. Sus costes de funcionamiento totales no pueden superar los 27 millones de euros (50 % por parte de la UE; 50 % por parte de los demás miembros). Estos costes de referencia deben adaptarse sobre la base de la ambición, el programa y el presupuesto de la asociación candidata para la transformación del sistema ferroviario europeo.</p>

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?
<p>Una amplia participación de las partes interesadas y la creación de redes que conecten universidades y organizaciones de investigación, bajo la coordinación de la futura asociación, favorecerían una mayor participación de las pymes, que disponen de la flexibilidad necesaria para desarrollar innovaciones y comercializarlas con relativa rapidez.</p> <p>Una asociación institucionalizada tendría una repercusión importante en la competitividad tanto del sector del transporte ferroviario como del sector del suministro ferroviario. Garantizaría, además, que el mercado absorbiera una elevada proporción de los resultados de la I+i.</p>
¿Habrán repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
<p>Una asociación institucionalizada podría simplificar la administración en relación con la participación de los miembros en las actividades de I+i. Además, podría garantizar la armonización entre los programas nacionales de I+i en el sector ferroviario que se encuentren en desarrollo y, por tanto, un mejor uso global de los recursos públicos.</p>
¿Habrán otras repercusiones significativas?
<p>La iniciativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ reforzaría significativamente los derechos de los ciudadanos de la UE al hacer mayor hincapié en la integración de los sistemas ferroviarios nacionales, regionales y locales con otros modos de transporte; y ✓ permitiría un diálogo efectivo entre quienes participan en la actividad de I+i y los responsables de la reglamentación y las políticas ferroviarias a escala internacional y nacional (incluidos los organismos internacionales de normalización).
¿Proporcionalidad?
<p>Una asociación institucionalizada garantizaría que los sectores público y privado sigan plenamente comprometidos con el desarrollo y la aplicación de una estrategia a largo plazo para la I+i del sector ferroviario, y movilizaría recursos industriales financieros y en especie para maximizar el impacto de la financiación de la Comisión y cumplir las prioridades del «Pacto Verde». Así pues, la opción preferida no excede de lo necesario para resolver el problema original y alcanzar los objetivos de la iniciativa.</p>
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
<p>Una vez que haya estado en funcionamiento durante tres años, se llevará a cabo una evaluación intermedia de la asociación institucionalizada propuesta.</p>