



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 23 февруари 2021 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
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

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа MARTINE DEPREZ, директор

Дата на получаване: 23 февруари 2021 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

№ док. Ком.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за Регламент на Съвета за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ Европейско партньорство за трансформиране на системата на европейския железопътен транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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

Брюксел, 23.2.2021 г.
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,
придружаващ

**Предложение за Регламент на Съвета за създаване на съвместните предприятия в
рамките на програмата „Хоризонт Европа“**

**Европейско партньорство за трансформиране на системата на европейския
железопътен транспорт**

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

Обобщение (максимум 2 страници)
Оценка на въздействието от европейско партньорство за трансформиране на системата на европейския железопътен транспорт
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?
<p>Проблемът, на който трябва да бъде обърнато внимание, е неуспехът да се изгради обща визия за промени в железопътния сектор чрез осигуряване на възможност бързото въвеждане на модерни технологии (особено цифровизацията и автоматизацията) да доведе до създаването на изцяло оперативно съвместима, гъвкава и ефективна от гледна точка на разходите железопътна система.</p> <p>Основните фактори са:</p> <ul style="list-style-type: none"> • разпокъсаността на сектора — ефективното използване на повечето иновации в една много сложна система изисква координация между държавите членки, между инфраструктурата и подвижните състави и между разработчиците на различните подсистеми; • необходимостта от съгласуваност между научните изследвания и иновациите и стандартизацията/законотворчеството; • ограниченото и некоординирано участие в областта на научните изследвания и иновациите; • високите разходи и рискове и продължителните периоди на реализация на научните изследвания и иновациите; както и • недостатъчната съгласуваност. <p>Последствията, които засягат всички заинтересовани страни по веригата за създаване на стойност, са, че железопътният сектор:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ има ограничен принос за повишаването на устойчивостта на транспортната система; ✗ е зависим от продукти по поръчка, които са скъпоструващи и не са гъвкави от гледна точка на експлоатацията; както и ✗ е по-малко конкурентоспособен спрямо другите видове транспорт.
Какво следва да бъде постигнато?
<p>Основните цели са:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ да се модернизира железопътната система в Европа, така че да може да увеличи пазарния си дял; ➤ да се подкрепи товарният железопътен транспорт, за да се намалят емисиите на парникови газове от транспорта; както и ➤ да се постигне напредък по създаването на единно европейско железопътно пространство чрез изграждането на интегрирана и устойчива железопътна система, като се използват пълноценно предимствата на цифровизацията и автоматизацията. <p>Това от своя страна ще увеличи приноса на железопътния сектор за развитието на обществото в ЕС, с което ще се укрепят способността и капацитетът на товарните железопътни превози и ще се гарантира, че свързаните с железопътната система научни изследвания и иновации се основават на</p>

насочен към отделния потребител подход, който е по-добре адаптиран към нуждите на пазара.
Каква е добавената стойност от действията на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Една обща европейска стратегия за свързаните с железопътната система научни изследвания и иновации ще помогне да се гарантира по-координиран и ориентиран към пазара подход, който може да обедини заинтересованите страни, за да бъде постигната цялостна обща визия. Това ще позволи на железопътния сектор да постигне европейските цели в областта на транспорта и по-общите цели на политиката, с което ще се увеличи привлекателността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако не, защо?
<p>Вариантите са свързаните с железопътната система научни изследвания и иновации да бъдат подкрепени чрез:</p> <ul style="list-style-type: none"> • традиционни покани за представяне на предложения по „Хоризонт Европа“; • съвместно програмирано партньорство; или • институционализирано партньорство съгласно член 187 от ДФЕС. <p>Предпочитаният вариант е институционализираното партньорство, тъй като само то осигурява платформа за общо разработване на научни изследвания и иновации в полза на съгласувана и цялостна визия. Той също така може да гарантира в най-голяма степен наличието на дългосрочна стратегия и ангажимент от страна на промишлеността и на ЕС. Настоящото съвместно предприятие „S2R“ е доказало неговата стойност. Стабилността на този вариант и правно обвързващите ангажименти на ЕС и партньорите от промишлеността ще бъдат от ключово значение за привличането на заинтересованите страни след пандемията от COVID-19 и очакваното свързано с нея икономическо въздействие, което може да включва намаляване на инвестициите в областта на научните изследвания и иновациите в сектора.</p>
Какви са позициите на различните заинтересовани страни Кой подкрепя отделните варианти?
Над 65 % от респондентите са посочили, че институционализираното партньорство е най-подходящият начин за справяне с предизвикателствата в железопътния сектор и за трансформиране на системата на европейския железопътен транспорт. По-специално те са посочили целия цикъл на разработването на продукти, дългосрочния ангажимент и навлизането на пазара.
В. Въздействие на предпочитания вариант
Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?
Институционализираното партньорство е най-ефективният начин да се гарантира, че частният и публичният сектор продължават да са изцяло ангажирани с разработването и изпълнението на дългосрочна стратегия за научни изследвания и иновации в железопътния сектор, като в същото време се насърчава по-мощно участие от страна на ключовите заинтересовани страни. Този вариант гарантира значително научно, икономическо, технологично и обществено въздействие,

<p>например навлизане на пазара на иновативни решения и намаляване на емисиите. Също така то ще помогне да се мобилизират промишлени финансови и материални ресурси, за да се увеличи максимално въздействието на финансирането от Комисията.</p>
<p>Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?</p>
<p>Разходите на съвместното предприятие „S2R“ са в размер на 3,5 милиона евро (1,6 милиона евро административни разходи + 1,9 милиона евро разходи за персонал) за година на функциониране. Общите му текущи разходи не могат да надхвърлят 27 милиона евро (50 % от ЕС, 50 % от другите членове). Тези базови разходи следва да бъдат адаптирани на основата на амбициите, програмата и бюджета на предложеното партньорство за трансформиране на системата на европейския железопътен транспорт.</p>
<p>Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?</p>
<p>Широкото участие на заинтересованите страни и създаването на мрежи, свързващи университети и организации за научни изследвания, в рамките на координирането на бъдещото партньорство ще насърчат по-голямата ангажираност от страна на МСП, които разполагат с гъвкавостта да разработват иновации и да ги пускат на пазара сравнително бързо.</p> <p>Институционализираното партньорство ще има значително въздействие върху конкурентоспособността както на сектора на железопътния транспорт, така и на сектора за оборудване за железопътния транспорт. То ще гарантира, че голям процент от крайните продукти на научните изследвания и иновациите се въвеждат на пазара.</p>
<p>Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?</p>
<p>С институционализираното партньорство ще може да се опрости администрацията по отношение на участието на членовете в дейности, свързани с научните изследвания и иновациите. То може да гарантира съгласуване на разработването на национални програми за научни изследвания и иновации в железопътния сектор, а оттам и по-добро цялостно използване на публичните ресурси.</p>
<p>Ще има ли друго значително въздействие?</p>
<p>С тази инициатива:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ще се подобри значително защитата на правата на гражданите на ЕС чрез по-голям акцент върху интеграцията на националните, регионалните и местните железопътни системи с другите видове транспорт; както и ✓ ще се осигури възможност за ефективен диалог между субектите, занимаващи се с дейности, свързани с научни изследвания и иновации, и органите, които отговарят за политиките и законодателството в областта на железопътния сектор на международно и национално равнище (включително международните органи по стандартизация).
<p>Пропорционалност?</p>
<p>Институционализираното партньорство ще гарантира, че частният и публичният сектор продължават да са изцяло ангажирани в разработването и изпълнението на дългосрочна стратегия за научни изследвания и иновации в железопътния сектор, и ще привлече промишлени финансови и материални ресурси, за да се увеличи максимално въздействието на финансирането от Комисията и да бъдат постигнати приоритетите на Зеления пакт. Следователно предпочитаният вариант не</p>

надхвърля необходимото за решаване на първоначалния проблем и отговаря на целите на инициативата.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

След 3 години от началото на предложеното институционализирано партньорство ще бъде извършена междинна оценка.