



Bruxelles, den 23. februar 2021
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
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**

FØLGESKRIVELSE

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 23. februar 2021

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Vedr.: ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE
RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN
Ledsagedokument til forslag til Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont Europa Europæisk partnerskab om omstilling af Europas jernbanesystem

Hermed følger til delegationerne dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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

Bruxelles, den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**forslag til Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont
Europa**

Europæisk partnerskab om omstilling af Europas jernbanesystem

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

Resumé (maks. 2 sider)
Konsekvensanalyse af et europæisk partnerskab om omstilling af Europas jernbanesystem
A. Behov for handling
Hvad er problemet, og hvorfor udgør det et problem på EU-plan?
<p>Det problem, der skal løses, er jernbaneindustriens manglende evne til at udvikle en fælles vision for forandring, hvor moderne teknologier (navnlig digitalisering og automatisering) hurtigt kan indføres for at skabe et fuldt interoperabelt, fleksibelt og omkostningseffektivt jernbanesystem.</p> <p>Drivkræfterne er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fragmenteringen af industrien — effektiv anvendelse af de fleste innovationer i et meget komplekst system kræver koordinering mellem medlemsstaterne, mellem infrastruktur og rullende materiel og mellem udviklere af forskellige delsystemer • et behov for sammenhæng mellem forskning og innovation og standardisering/regulering • begrænset og ukoordineret deltagelse i forskning og innovation • høje forsknings- og innovationsomkostninger, store risici og lang gennemførelsestid og • utilstrækkelig tilpasning. <p>De konsekvenser, som påvirker alle interessenter i værdikæden, er, at jernbanesektoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ yder et begrænset bidrag til et mere bæredygtigt transportsystem ✗ er afhængig af skræddersyede produkter, som er dyre og ufleksible i drift, og ✗ er mindre konkurrencedygtig end andre transportformer.
Hvilke resultater skal der opnås?
<p>De vigtigste målsætninger er:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ at modernisere jernbanesektoren i Europa, så den kan øge sin markedsandel ➤ at støtte jernbanegodstransport med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transport og ➤ at fremme færdiggørelsen af et fælles europæisk jernbaneanrums ved at etablere et integreret og bæredygtigt jernbanesystem, som fuldt ud udnytter digitalisering og automatisering. <p>Dette vil igen øge jernbanesektorens bidrag til den samfundsmæssige udvikling i EU, øge jernbanegodstransportens kapacitet og sikre, at jernbanerelateret forskning og innovation baseres på en brugercentreret tilgang, der er bedre afstemt efter markedsbehovene.</p>
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
<p>En fælles europæisk strategi for jernbanerelateret forskning og innovation vil bidrage til at sikre en mere koordineret, markedsfokuseret tilgang, som kan samle interessenterne om at levere en fælles overordnet vision. Dette vil sætte jernbanesektoren i stand til at opfylde de europæiske politiske målsætninger og bredere målsætninger, så jernbanetransport bliver mere attraktiv i forhold til andre transportformer.</p>
B. Løsninger
Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre?

Hvis ikke, hvorfor?
<p>Løsningsmodellerne er at støtte forskning og innovation i jernbanesektoren gennem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traditionelle indkaldelser under Horisont Europa • et samprogrammeret partnerskab eller • et institutionaliseret europæisk partnerskab i henhold til artikel 187 i TEUF. <p>Det institutionaliserede partnerskab er den foretrukne løsningsmodel, da det er den eneste model, der skaber en platform til den fælles udvikling af forskning og innovation, hvilket tjener til realisering af en sammenhængende overordnet vision. Den kan også bedst tilvejebringe en langsigtet strategi og et langsigtet engagement fra industriens og EU's side. Modellen har bevist sin værdi i det nuværende fællesforetagende S2R. Denne løsningsmodels stabilitet og de retligt bindende tilsagn fra EU og partnerne fra industrien vil være afgørende for at inddrage interessenter i kølvandet på covid-19-krisen og dens forventede økonomiske virkninger, som kan omfatte nedskæringer i sektorens forsknings- og innovationsinvesteringer.</p>
Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?
<p>Over 65 % af respondenterne anførte, at institutionaliserede partnerskaber gav bedst mulighed for at imødegå jernbanesektorens udfordringer og omstille det europæiske jernbanesystem. De henviste navnlig til hele produktudviklingscyklussen, det langsigtede engagement og markedsudbredelsen.</p>
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>Et institutionaliseret partnerskab er den bedste mulighed for at sikre, at den private og den offentlige sektor fortsat er fuldt engageret i udviklingen og gennemførelsen af en langsigtet strategi for forskning og innovation på jernbaneområdet, samtidig med at det tilskynder til bred deltagelse fra centrale interessenters side. Denne løsningsmodel sikrer betydelige videnskabelige, økonomiske, teknologiske og samfundsmæssige virkninger, f.eks. markedsudbredelse af innovative løsninger og emissionsreduktioner. Den vil også udnytte industriens finansielle ressourcer og naturalierressourcer til at maksimere virkningen af Kommissionens finansiering.</p>
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>Omkostningerne til fællesforetagendet S2R beløber sig til 3,5 mio. EUR (1,6 mio. EUR i administrationsomkostninger og 1,9 mio. EUR i personaleomkostninger) pr. driftsår. Dets samlede driftsomkostninger må ikke overstige 27 mio. EUR (50 % fra EU, og 50 % fra andre medlemmer). Disse basisomkostninger bør tilpasses på grundlag af ambitionsniveauet, programmet og budgettet for det potentielle partnerskab om omstilling af Europas jernbanesystem.</p>
Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?
<p>Bred inddragelse af interessenter og etablering af netværk, der forbinder universiteter og forskningsbaserede organisationer koordineret af det fremtidige partnerskab vil stimulere til øget inddragelse af SMV'er, som har fleksibiliteten til at udvikle innovationer og markedsføre dem relativt</p>

<p>hurtigt.</p> <p>Et institutionaliseret partnerskab vil have en betydelig indvirkning på både jernbanetransportindustriens og jernbaneforsyningsindustriens konkurrenceevne. Det vil sikre, at en høj andel af forsknings- og innovationsresultaterne udbredes på markedet.</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?</p>
<p>Et institutionaliseret partnerskab kan forenkle administrationen af medlemmernes deltagelse i forsknings- og innovationsaktiviteter. Det kan sikre tilpasning mellem udviklingen af nationale forsknings- og innovationsprogrammer på jernbaneområdet og dermed en bedre overordnet udnyttelse af de offentlige ressourcer.</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?</p>
<p>Initiativet vil:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ styrke EU-borgernes rettigheder betydeligt, idet det lægger større vægt på integration af nationale, regionale og lokale jernbanesystemer med andre transportformer, og ✓ muliggøre en effektiv dialog mellem de parter, der deltager i forsknings- og innovationsaktiviteter, og de parter, der er ansvarlige for jernbanepolitikken og -reguleringen på internationalt og nationalt plan (herunder internationale standardiseringsorganer).
<p>Proportionalitet?</p>
<p>Et institutionaliseret partnerskab vil sikre, at den private og den offentlige sektor fortsat engagerer sig fuldt ud i udviklingen og gennemførelsen af en langsigtet forsknings- og innovationsstrategi på jernbaneområdet, og vil udnytte industriens finansielle ressourcer og naturalierressourcer til at maksimere virkningen af Kommissionens finansiering og opfylde prioriteterne i den grønne pagt. Den foretrukne løsning går derfor ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og opfylde formålet med initiativet.</p>
<p>D. Opfølgning</p>
<p>Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?</p>
<p>Der vil blive gennemført en foreløbig evaluering af det foreslåede institutionaliserede partnerskab efter tre års drift.</p>