

Brüssel, 23. veebruar 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
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

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	23. veebruar 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2021) 38 final - Part 5/9
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: nõukogu määrus, millega luuakse ühisettevõtted programmi „Euroopa Horisont“ raames Euroopa partnerlus Euroopa raudteesüsteemi ümberkujundamiseks

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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

Brüssel, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Nõukogu määrus, millega luuakse ühisettevõtted programmi „Euroopa Horisont“ raames

Euroopa partnerlus Euroopa raudteesüsteemi ümberkujundamiseks

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

Kommenteeritud kokkuvõte (kuni 2 lk)
Mõjuhinnaang, mis käsitleb Euroopa partnerlust Euroopa raudteesüsteemi ümberkujundamiseks
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Lahendamist vajav probleem on raudteesektori suutmatuse töötada välja ühine muutuse visioon, mis võimaldaks kiiresti kasutusele võtta nüüdisaegsed tehnoloogiad (eriti digiteerimise ja automatiseerimise), et luua täielikult koostalitlusvõimeline paindlik ja kulutõhus raudteesüsteem. Tegurid on järgmised: • sektori killustatus – enamiku uuenduste tõhus kasutamine väga keerulises süsteemis eeldab liikmesriikide, taristu ja veeremi ning erinevate allsüsteemide arendajate vahelist kooskõlastamist; • vajadus teadusuuringute ja innovatsiooni ning standardimise/reguleerimise ühtsuse järele; • piiratud ja koordineerimata osalemine teadusuuringutes ja innovatsioonis; • teadusuuringute ja innovatsiooni suured kulud, riskid ja pikk teostusaeg ning • ebapiisav kooskõlastamine. Kõiki väärtusahelas osalevaid sidusrühmi mõjutavad tagajärjed, mis tulenevad sellest, et raudteesektor ✗ annab piiratud panuse kestlikuma transpordisüsteemi loomisse; ✗ sõltub eriotstarbelistest toodetest, mis on kallid ega võimalda paindlikku kasutamist, ning ✗ on teiste transpordiliikidega võrreldes vähem konkurentsivõimeline.
Mida tahetakse saavutada?
Peamised eesmärgid on järgmised: ➤ moderniseerida Euroopa raudteed, et selle turuosa suureneks; ➤ toetada raudteekaubavedu, et vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet, ning ➤ edendada ühtse Euroopa raudteepiirkonna väljaarendamist integreeritud ja kestliku raudteesüsteemi loomise kaudu, milles kasutatakse ära kõik digiteerimise ja automatiseerimise eelised. See omakorda suurendaks raudteesektori panust ühiskonna arengusse ELis, suurendaks raudteekaubaveo mahtu ja läbilaskevõimet ning tagaks, et raudteega seotud teadusuuringud ja innovatsioon põhinevad kasutajakesksel lähenemisviisil, mis on turu vajadustega paremini kohandatud.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)?
Raudteega seotud teadusuuringute ja innovatsiooni ühine Euroopa strateegia aitaks tagada koordineerituma, turule keskenduva lähenemisviisi, mis on võimeline koondama sidusrühmi ühise üldvisiooni elluviimiseks. See võimaldaks raudteetööstusel täita Euroopa transpordi- ja laiemaid poliitilisi eesmärgi, suurendades raudteetranspordi atraktiivsust teiste transpordiliikidega võrreldes.
B. Lahendused
Millised on variandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis

miks?
Variantide eesmärk on toetada raudteega seotud teadusuuringuid ja innovatsiooni järgmise kaudu: • programmi „Euroopa horisont“ tavapärase projektikonkursid; • ühiselt kavandatud programmipartnerlus või • Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 187 kohane institutsiooniline partnerlus. Eelistatud variant on institutsiooniline partnerlus, kuna see pakub ainsana platvormi ühtse üldvisiooni teenistuses olevate teadusuuringute ja innovatsiooni ühiseks arendamiseks. Ka toetab see kõige paremini pikaajalist strateegiat ning sektori ja ELi võetud kohustusi. See on tõestanud oma väärtust praeguses ühisettevõttes S2R. Selle variandi stabiilsus ning ELi ja tööstuspartnerite õiguslikult siduvad kohustused oleksid hoob, mille abil kaasata sidusrühmi pärast COVID-19 puhangut ja selle eeldatavat majanduslikku mõju, mis võib sisaldada teadusuuringutesse ja innovatsiooni tehtavate investeeringute kärpimist.
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes toetab millist varianti?
Üle 65 % vastanutest märkis, et institutsiooniline partnerlus on raudteeprobleemide lahendamiseks ja Euroopa raudteesüsteemi ümberkujundamiseks kõige sobivam viis. Eelkõige nimetati kogu tootearendusüksust, pikaajalisi kohustusi ja turuleviimist.
C. Eelistatud variandi mõju
Millised on eelistatud variandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste variantide) eelised?
Institutsiooniline partnerlus tagaks kõige paremini, et era- ja avalik sektor jäävad raudteega seotud teadusuuringute ja innovatsiooni pikaajalise strateegia väljatöötamise ja rakendamisega täielikult seotuks, ning samal ajal julgustab see peamisi sidusrühmi laialdaselt osalema. See võimalus tagab olulise teadusliku, majandusliku, tehnoloogilise ja ühiskondliku mõju, nt uuenduslike lahenduste turuleviimise ja heite vähendamise. See võimendab ka sektori rahalisi ja mitterahalisi ressursse, et muuta Euroopa Komisjoni poolse rahastamise mõju võimalikult suureks.
Millised on eelistatud variandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste variantide) kulud?
Ühisettevõtte S2R maksumus on 3,5 miljonit eurot (halduskulud 1,6 miljonit eurot pluss personalikulud 1,9 miljonit eurot) aastas. Selle jooksvad kogukulud ei või ületada 27 miljonit eurot (50 % ELilt, 50 % teistelt liikmetelt). Neid baaskulusid tuleks kohandada, pidades silmas Euroopa raudteesüsteemi ümberkujundamisega seotud võimaliku partnerluse eesmärgi, programmi ja eelarvet.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsile?
Sidusrühmade laialdane osalemine ning ülikoole ja teaduspõhiseid organisatsioone ühendavate võrgustike loomine tulevase partnerluse koordineerimise raames soodustaks VKEde suuremat osalemist, kuna neil on paindlikkust uuenduste väljatöötamiseks ja suhteliselt kiireks turuleviimiseks. Institutsioonilisel partnerlusel oleks märkimisväärne mõju nii raudteetranspordi sektori kui ka raudteetööstuse konkurentsivõimele. See tagaks, et suur osa teadusuuringute ja innovatsiooni tulemustest jõuab turule.
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Institutsiooniline partnerlus annaks võimaluse lihtsustada haldust, mis on seotud liikmete osalemisega

teadus- ja innovatsioonitegevuses. See võiks tagada riiklike raudteealaste teadus- ja innovatsiooniprogrammide kooskõlastamise ning seega riiklike ressursside parema üldise kasutamise.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Algatus ✓ tugevdaks märkimisväärselt ELi kodanike õigusi sellega, et suuremat tähelepanu pööratakse riiklike, piirkondlike ja kohalike raudteesüsteemide integreerimisele teiste transpordiliikidega, ning ✓ võimaldaks tõhusat dialoogi rahvusvahelisel ja riigi tasandil teadusuuringute ja innovatsiooniga tegelejate ning raudteepoliitika ja reguleerimise eest vastutajate vahel (sealhulgas rahvusvahelised standardiorganisatsioonid).
Proportsionaalsus?
Institutsiooniline partnerlus tagaks, et era- ja avalik sektor jäävad raudteega seotud teadusuuringute ja innovatsiooni pikaajalise strateegia väljatöötamise ja rakendamisega täielikult seotuks ning võimendavad sektori rahalisi ja mitterahalisi ressursse, et muuta komisjoni rahaliste vahendite mõju võimalikult suureks ja täita roheline kokkuleppe prioriteete. Seetõttu ei lähe eelistatud poliitikavariant kaugemale sellest, mis on vajalik algse probleemi lahendamiseks ja algatuse eesmärkide saavutamiseks.
D. Järeldused
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Kavandatud institutsioonilise partnerluse vahehindamine tehakse siis, kui seda on kolm aastat rakendatud.