



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 23. helmikuuta 2021  
(OR. en)

---

---

Toimielinten välinen asia:  
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

#### SAATE

---

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	23. helmikuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

---

Kom:n asiak. nro:	SWD(2021) 38 final – Osa 5/9
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotus neuvoston asetukseksi Horisontti Eurooppa -puiteohjelman yhteisyritysten perustamisesta Eurooppalainen kumppanuus Euroopan rautatiejärjestelmän uudistamiseksi

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2021) 38 final – Osa 5/9.

---

Liite: SWD(2021) 38 final – Osa 5/9



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

## **KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA**

### **TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA**

#### ***Oheisasiakirja***

**Ehdotus neuvoston asetukseksi Horisontti Eurooppa - puiteohjelman yhteisyritysten perustamisesta**

**Eurooppalainen kumppanuus Euroopan rautatiejärjestelmän uudistamiseksi**

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

<b>Tiivistelmä (enintään 2 sivua)</b>
Vaikutustenarviointi eurooppalaisesta kumppanuudesta Euroopan rautatiejärjestelmän uudistamiseksi
<b>A. Toimenpiteen tarve</b>
<b>Mikä on ongelmana ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?</b>
<p>Ongelmana on se, että rautatieala ei ole onnistunut kehittämään yhteistä näkemystä muutoksesta, joka mahdollistaisi nykyaikaisen teknologian nopean hyödyntämisen (erityisesti digitalisaation ja automaation) täysin yhteentoimivan joustavan ja kustannustehokkaan rautatiejärjestelmän luomiseksi.</p> <p>Ongelman taustalla ovat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• toimialan hajanaisuus – useimpien innovaatioiden tehokas käyttö erittäin monimutkaisessa järjestelmässä edellyttää koordinoitua jäsenvaltioiden välillä, infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston välillä sekä eri osajärjestelmien kehittäjien välillä –,</li> <li>• johdonmukaisuuden tarve tutkimus- ja innovaatio toiminnan ja standardoinnin/sääntelyn välillä,</li> <li>• liian vähäinen ja koordinoimaton osallistuminen tutkimukseen ja innovointiin,</li> <li>• tutkimukseen ja innovointiin liittyvät korkeat kustannukset ja riskit ja pitkä läpimenoaika ja</li> <li>• riittämätön yhdenmukaistaminen.</li> </ul> <p>Seuraukset vaikuttavat kaikkiin arvoketjun sidosryhmiin, kun rautatiesektori</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ edistää vain vähäisessä määrin kestävämpää liikennejärjestelmää,</li> <li>✗ on riippuvainen mittatilaustuotteista, jotka ovat kalliita ja joustamattomia, ja</li> <li>✗ on vähemmän kilpailukykyinen muihin liikennemuotoihin verrattuna.</li> </ul>
<b>Mitä on tarkoitus saada aikaan?</b>
<p>Päätavoitteina on</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ nykyaikaistaa rautatieliikennettä Euroopassa, jotta se voi kasvattaa markkinaosuuttaan,</li> <li>➤ tukea rautateiden tavaraliikennettä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja</li> <li>➤ edistää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteutumista toteuttamalla integroitu ja kestävä rautatiejärjestelmä, jossa hyödynnetään täysimääräisesti digitalisaatiota ja automaatiota.</li> </ul> <p>Tämä vahvistaisi rautatiealan panosta yhteiskunnalliseen kehitykseen EU:ssa, lisäksi rautateiden tavaraliikenteen valmiuksia ja kapasiteettia ja varmistaisi, että rautatiealaan liittyvä tutkimus ja innovointi perustuvat käyttäjakeskeiseen lähestymistapaan, joka vastaa paremmin markkinoiden tarpeita.</p>
<b>Mitä lisäarvoa saadaan toimimisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?</b>
<p>Yhteinen eurooppalainen rautatiealan tutkimus- ja innovaatiostrategia auttaisi varmistamaan koordinoitumman ja markkinalähtöisemmän lähestymistavan, jonka avulla sidosryhmät voitaisiin saattaa yhteen yhteisen kokonaisvision toteuttamiseksi. Näin rautatieala voisi saavuttaa Euroopan liikenteeseen liittyvät ja laajemmat poliittiset tavoitteet, mikä lisäksi rautatieliikenteen houkuttelevuutta muihin liikennemuotoihin verrattuna.</p>
<b>B. Ratkaisut</b>

<p><b>Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Ellei, miksi?</b></p>
<p>Keinoina tukea rautatieliikenteen tutkimus- ja innovaatiotoimintaa tarkasteltiin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• perinteisiä Horisontti Eurooppa -ohjelman ehdotuspyyntöjä,</li> <li>• yhteiseen ohjelmasuunnitteluun perustuvaa kumppanuutta ja</li> <li>• SEUT-sopimuksen 187 artiklan mukaista institutionaalista kumppanuutta.</li> </ul> <p>Etusijalle asetettiin institutionaalinen kumppanuus, koska se on vaihtoehdoista ainoa, joka tarjoaa perustan tutkimus- ja innovaatiotoiminnan yhteiselle kehittämiselle johdonmukaista kokonaisnäkemystä palvelevalla tavalla. Se on myös paras tapa huolehtia pitkän aikavälin strategiasta ja teollisuuden ja EU:n sitoutumisesta. Se on osoittanut arvonsa nykyisessä S2R-yhteisyrityksessä. Tämän vaihtoehdon vakaus sekä EU:n ja toimialan kumppanien oikeudellisesti sitovat sitoumukset ovat avainasemassa, jotta sidosryhmät saadaan mukaan covid-19-epidemian ja sen ennakoitujen taloudellisten vaikutusten jälkimainingeissa, joissa alan tutkimukseen ja innovointiin tehtäviä investointeja voidaan leikata.</p>
<p><b>Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?</b></p>
<p>Yli 65 prosenttia vastanneista oli sitä mieltä, että institutionaaliset kumppanuudet ovat sopivin tapa vastata rautatiealan haasteisiin ja uudistaa Euroopan rautatiejärjestelmää. Syinä tuotiin esiin koko tuotekehityssykli, pitkän aikavälin sitoutuminen ja käyttöönotto markkinoilla.</p>
<p><b>C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset</b></p>
<p><b>Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?</b></p>
<p>Institutionaalinen kumppanuus on paras tapa varmistaa yksityisen ja julkisen sektorin täysipainoinen osallistuminen rautatiealan pitkän aikavälin tutkimus- ja innovaatiostrategian kehittämiseen ja täytäntöönpanoon ja kannustaa samalla keskeisiä sidosryhmiä laajaan osallistumiseen. Tämä vaihtoehto takaa merkittävät tieteelliset, taloudelliset, teknologiset ja yhteiskunnalliset vaikutukset, kuten innovatiivisten ratkaisujen käyttöönoton markkinoilla ja päästövähennykset. Se mahdollistaa myös teollisuuden rahoitus- ja luontoissuoritukset, jotta voidaan maksimoida komission rahoituksen vaikutus.</p>
<p><b>Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?</b></p>
<p>S2R-yhteisyrityksen kustannukset ovat 3,5 miljoonaa euroa (hallinnolliset kulut 1,6 miljoonaa euroa + henkilöstökustannukset 1,9 miljoonaa euroa) toimintavuotta kohti. Sen juoksevat kustannukset saavat olla yhteensä enintään 27 miljoonaa euroa (josta 50 % EU:lta ja 50 % muilta osakkailta). Näitä peruskustannuksia tulisi mukauttaa Euroopan rautatiejärjestelmän uudistamiseen tähtäävän ehdotetun kumppanuuden tavoitteiden, ohjelman ja talousarvion perusteella.</p>
<p><b>Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?</b></p>
<p>Sidosryhmien laaja osallistuminen ja korkeakoulujen ja tutkimusorganisaatioiden välisten verkostojen luominen siten, että toimintaa koordinoitaisiin tulevassa kumppanuudessa, edistäisi pk-yritysten osallistumista, sillä pk-yritykset voisivat kehittää innovaatioita joustavasti ja saattaa ne markkinoille suhteellisen nopeasti.</p>

Institutionaalisen kumppanuuden vaikutus sekä rautatieliikenteen että rautatieteellisuuden kilpailukykyyn olisi merkittävä. Se varmistaisi, että suuri osa tutkimuksen ja innovoinnin tuloksista otettaisiin käyttöön markkinoilla.
<b>Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?</b>
Institutionaalinen kumppanuus voi yksinkertaistaa hallintoa tutkimus- ja innovaatiotoimintaan osallistumisessa. Se voi varmistaa yhteiset linjaukset kansallisten rautatiealan tutkimus- ja innovaatio-ohjelmien kehittämisessä ja siten kaikkiaan julkisten varojen paremman käytön.
<b>Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?</b>
<p>Toimenpide</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ vahvistaa merkittävästi EU:n kansalaisten oikeuksia painottamalla keskeisemmin kansallisten, alueellisten ja paikallisten rautatiejärjestelmien yhdistämistä muiden liikennemuotojen kanssa ja</li> <li>✓ mahdollistaa tehokkaan vuoropuhelun tutkimus- ja innovaatiotoimintaan osallistuvien tahojen sekä rautatiealan politiikasta ja sääntelystä kansainvälisellä ja kansallisella tasolla vastaavien tahojen (myös kansainvälisten standardointielinten) välillä.</li> </ul>
<b>Suhteellisuusperiaate</b>
Institutionaalinen kumppanuus varmistaisi, että yksityinen ja julkinen sektori ovat täysipainoisesti mukana rautatiealan pitkän aikavälin tutkimus- ja innovaatiostrategian kehittämisessä ja täytäntöönpanossa. Se mahdollistaisi teollisuuden rahoitus- ja luontoissuoritukset, jotta voidaan maksimoida komission rahoituksen vaikutus ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ensisijaiset tavoitteet. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto ei ylitä sitä, mikä on tarpeen alkuperäisen ongelman ratkaisemiseksi ja aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi.
<b>D. Seuranta</b>
<b>Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?</b>
Ehdotetun institutionaalisen kumppanuuden väliarviointi tehtäisiin se oltua toiminnassa kolme vuotta.