



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. vasario 23 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo: Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo
direktorė Martine DEPREZ

gavimo data: 2021 m. vasario 23 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe
TRANHOLMUI-MIKKELSENUI

Komisijos dok. Nr.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Dalykas: KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO
VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“ pridedamas prie pasiūlymo
dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“
steigiamos bendrosios įmonės Europos partnerystė Europos
geležinkelių sistemai pertvarkyti

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



Briuselis, 2021 02 23
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

**pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“
steigiamos bendrosios įmonės**

Europos partnerystė Europos geležinkelių sistemai pertvarkyti

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

Santraukos lentelė (ne daugiau kaip 2 psl.)

Europos partnerystės Europos geležinkelių sistemai pertvarkyti poveikio vertinimas

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Problema, kurią reikia spręsti, yra ta, kad geležinkelių pramonėje nepavyksta sukurti bendros pokyčių vizijos, kaip sudarant sąlygas greitai pasinaudoti šiuolaikinėmis technologijomis (ypač skaitmeninimu ir automatizavimu) sukurti visiškai sąveikią, lanksčią ir ekonomiškai efektyvią geležinkelių sistemą.

Šios problemos priežastys yra:

- pramonės susiskaidymas – norint labai sudėtingoje sistemoje veiksmingai pasinaudoti dauguma inovacijų, reikia užtikrinti valstybių narių veiksmų, infrastruktūros ir riedmenų ir įvairių posistemių kūrėjų veiksmų koordinavimą;
- būtinybė užtikrinti mokslinių tyrimų ir inovacijų bei standartizacijos ir (arba) reguliavimo suderinamumą;
- ribotas ir nekoordinuojamas dalyvavimas atliekant mokslinius tyrimus ir diegiant inovacijas;
- didelės mokslinių tyrimų ir inovacijų išlaidos ir susijusi rizika bei ilgas rezultatų pritaikymo laikotarpis ir
- nepakankamas suderinimas.

Tokios padėties pasekmės daro neigiamą poveikį visiems vertės grandinės suinteresuotiesiems subjektams, todėl geležinkelių sektorius:

- ✗ mažai prisideda kuriant tvaresnę transporto sistemą;
- ✗ yra priklausomas nuo pagal užsakymą gaminamų produktų, kurie yra brangūs ir nelankstūs naudoti, ir
- ✗ yra mažiau konkurencingas negu kitų rūšių transportas.

Ką reikėtų pasiekti?

Pagrindiniai tikslai yra:

- modernizuoti geležinkelius Europoje, kad būtų galima padidinti jiems tenkančią rinkos dalį;
- remti krovinių vežimą geležinkeliais, kad būtų galima sumažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir
- sparčiau kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę įdiegiant integruotą ir tvarią geležinkelių sistemą, visapusiškai pasinaudojant skaitmeninimo ir automatizavimo teikiamomis galimybėmis.

Taip būtų didinamas geležinkelių pramonės indėlis į visuomenės vystymąsi ES, didinant krovinių vežimo geležinkeliais galimybes ir pajėgumus, ir užtikrinama, kad su geležinkeliais susiję moksliniai tyrimai ir

inovacijos būtų grindžiami į naudotojus orientuotu požiūriu, geriau pritaikytu prie rinkos poreikių.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?
Bendra su geležinkeliais susijusių mokslinių tyrimų ir inovacijų Europos strategija padėtų užtikrinti labiau koordinuotą, į rinką orientuotą požiūrį, suteikiantį galimybę suburti suinteresuotuosius subjektus ir įgyvendinti bendrą viziją. Taip būtų sudaromos sąlygos geležinkelių pramonėje didinti geležinkelių transporto patrauklumą kitų transporto rūšių atžvilgiu ir pasiekti Europos transporto ir platesnio masto politikos tikslus.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Remti geležinkelių mokslinius tyrimus ir inovacijas galima: <ul style="list-style-type: none"> • skelbiant įprastus kvietimus teikti pasiūlymus pagal programą „Europos horizontas“; • sudarant bendro programavimo partnerystę arba • sudarant institucionalizuotą partnerystę pagal SESV 187 straipsnį. Tinkamiausia galimybė yra institucionalizuota partnerystė, nes tik taip galima sukurti bendros mokslinių tyrimų ir inovacijų plėtros platformą, padedančią įgyvendinti nuoseklią bendrą viziją. Įgyvendinant šią galimybę taip pat sudaromos palankiausios sąlygos parengti ilgalaikę strategiją ir užtikrinti pramonės sektoriaus ir ES įsipareigojimus. Jos veiksmingumas patvirtintas dabartinėje bendrojoje įmonėje „Shift2Rail“. Šios galimybės stabilumas ir teisiškai privalomi ES ir partnerių pramonės sektoriaus atstovų įsipareigojimai būtų labai svarbūs įtraukiant suinteresuotuosius subjektus pasibaigus COVID-19 protrūkiui ir atsižvelgiant į numatomą jo ekonominį poveikį, įskaitant galimą investicijų į mokslinius tyrimus ir inovacijas šiame sektoriuje sumažinimą.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Daugiau kaip 65 proc. respondentų nurodė, kad institucionalizuota partnerystė yra tinkamiausias būdas spręsti su geležinkeliais susijusius uždavinius ir pertvarkyti Europos geležinkelių sistemą. Visų pirma, jie nurodė tokius aspektus kaip visas produktų kūrimo ciklas, ilgalaikiai įsipareigojimai ir įtvirtinimas rinkoje.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Institucionalizuota partnerystė yra geriausias būdas užtikrinti, kad privatusis ir viešasis sektoriai ir toliau visapusiškai dalyvautų rengiant ir įgyvendinant ilgalaikę geležinkelių mokslinių tyrimų ir inovacijų strategiją, kartu skatinant plataus masto pagrindinių suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą. Įgyvendinant šią galimybę užtikrinamas didelis mokslinis, ekonominis, technologinis ir socialinis poveikis, pvz., novatoriškų sprendimų įtvirtinimas rinkoje ir išmetamų teršalų kiekio mažinimas. Be to, ši galimybė padės pritraukti pramonės finansinių ir nepiniginių išteklių, siekiant kuo labiau padidinti Komisijos finansavimo poveikį.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

<p>Bendrosios įmonės „Shift2Rail“ veiklos išlaidos per metus siekia 3,5 mln. EUR (iš jų 1,6 mln. EUR sudaro administracinės išlaidos, o 1,9 mln. EUR – personalo išlaidos). Jos bendros veikimo išlaidos negali viršyti 27 mln. EUR (50 proc. sumos skiria ES ir 50 proc. – kiti nariai). Šios bazinės išlaidos turėtų būti pritaikytos atsižvelgiant į galimas Europos geležinkelių sistemos pertvarkymo partnerystės tikslus, programą ir biudžetą.</p>
<p>Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?</p>
<p>Tokie veiksniai kaip plataus masto suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas ir tinklų, kuriais sujungiami universitetai ir mokslinių tyrimų organizacijos, kūrimas veiksmus koordinuojant pagal būsimosios partnerystės sistemą paskatintų aktyvesnį MVĮ, kurios gali lanksčiai diegti inovacijas ir gana greitai jas pateikti rinkai, dalyvavimą.</p> <p>Institucionalizuota partnerystė darytų didelį poveikį tiek geležinkelių transporto pramonės, tiek geležinkelių tiekimo pramonės konkurencingumui. Ji padėtų užtikrinti, kad rinkoje būtų įtvirtinama didelė dalis mokslinių tyrimų ir inovacijų rezultatų.</p>
<p>Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?</p>
<p>Sudarant institucionalizuotą partnerystę būtų galima supaprastinti narių dalyvavimo atliekant mokslinius tyrimus ir diegiant inovacijas administravimo procedūras. Ji galėtų padėti suderinti rengiamas nacionalines geležinkelių mokslinių tyrimų ir inovacijų programas, taigi ir apskritai geriau naudoti viešuosius išteklius.</p>
<p>Ar bus dar koks nors didelis poveikis?</p>
<p>Įgyvendinant šią iniciatyvą būtų:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ gerokai sustiprintos ES piliečių teisės, daugiau dėmesio skiriant nacionalinių, regioninių ir vietos geležinkelių sistemų susiejimui su kitų rūšių transportu, ir ✓ sudarytos sąlygos veiksmingam su moksliniais tyrimais ir inovacijomis susijusią veiklą vykdančių subjektų ir už geležinkelių politiką ir reguliavimą tarptautiniu ir nacionaliniu lygmenimis atsakingų institucijų (įskaitant tarptautines standartizacijos įstaigas) dialogui.
<p>Proporcingumo principas</p>
<p>Institucionalizuota partnerystė padėtų užtikrinti, kad privatusis ir viešasis sektoriai ir toliau visapusiškai dalyvautų rengiant ir įgyvendinant ilgalaikę geležinkelių mokslinių tyrimų ir inovacijų strategiją, ir pritraukti pramonės finansinių ir nepiniginių išteklių, siekiant kuo labiau padidinti Komisijos finansavimo poveikį ir įgyvendinti žaliojo kurso prioritetus. Taigi įgyvendinant tinkamiausią galimybę neviršijama to, kas būtina pradinei problemai išspręsti ir iniciatyvos tikslams pasiekti.</p>
<p>D. Tolesni veiksmai</p>
<p>Kada politika bus persvarstoma?</p>
<p>Siūlomos institucionalizuotos partnerystės tarpinis vertinimas būtų atliekamas praėjus trejiems metams nuo jos įgyvendinimo pradžios.</p>