



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 23 de fevereiro de 2021
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
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**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	23 de fevereiro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2021) 38 final- Parte 5/9
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do Horizonte Europa Parceria Europeia para a Transformação do Sistema Ferroviário Europeu

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2021) 38 final- Parte 5/9.

Anexo: SWD(2021) 38 final- Parte 5/9



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do
Horizonte Europa**

Parceria Europeia para a Transformação do Sistema Ferroviário Europeu

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

Folha de síntese (máximo 2 páginas)
Avaliação de impacto relativa a uma parceria europeia para a transformação do sistema ferroviário europeu
A. Necessidade de agir
Qual o problema e por que tem dimensão europeia?
O problema a resolver consiste no facto de o setor ferroviário não conseguir desenvolver uma visão comum para a mudança, que possibilite a rápida utilização de tecnologias modernas (especialmente a digitalização e a automatização) para alcançar um sistema ferroviário totalmente interoperável, flexível e eficiente em termos de custos. As causas determinantes são as seguintes: • fragmentação da indústria — a utilização eficaz da maioria das inovações num sistema muito complexo exige a coordenação entre Estados-Membros, entre infraestruturas e material circulante, e entre criadores de diferentes subsistemas; • necessidade de coerência entre a I&I e a normalização/regulamentação; • participação limitada e descoordenada na I&I; • elevados custos, riscos e períodos de execução dos projetos de I&I; e • alinhamento insuficiente. As consequências, que afetam todas as partes interessadas ao longo da cadeia de valor, são que o setor ferroviário: ✗ contribui de forma limitada para um sistema de transportes mais sustentável; ✗ depende de produtos específicos, que são dispendiosos e inflexíveis em funcionamento; e ainda ✗ é menos competitivo em relação aos outros modos de transporte.
Quais são os resultados esperados?
Os principais objetivos são: ➤ Modernizar os caminhos de ferro na Europa, a fim de aumentar a sua quota de mercado; ➤ Apoiar o transporte ferroviário de mercadorias, a fim de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes; ➤ Promover a conclusão de um espaço ferroviário europeu único mediante a criação de um sistema ferroviário integrado e sustentável, que tira pleno partido da digitalização e da automatização. Por sua vez, isso reforçará o contributo da indústria ferroviária para o desenvolvimento social na UE, aumentando a aptidão e a capacidade do transporte ferroviário de mercadorias e garantindo que a I&I relacionada com o transporte ferroviário se baseie numa abordagem centrada no utilizador mais adaptada às necessidades do mercado.
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
Uma estratégia europeia comum para a I&I relacionada com o transporte ferroviário pode contribuir para garantir uma abordagem mais coordenada e centrada no mercado, capaz de reunir as partes interessadas

para trabalhar a favor de uma visão geral comum. Deste modo, o setor ferroviário poderá cumprir os objetivos da política europeia dos transportes e mais amplos objetivos políticos, aumentando a atratividade do transporte ferroviário em comparação com outros modos de transporte.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
As opções consistem em apoiar a I&I do transporte ferroviário mediante: • convites tradicionais do Horizonte Europa; • uma parceria coprogramada; ou • uma parceria institucionalizada nos termos do artigo 187.º do TFUE. A parceria institucionalizada é a opção preferida, uma vez que é a única que proporciona uma plataforma para o desenvolvimento comum da I&I que serve uma visão geral coerente. Também é a opção que melhor fornece uma estratégia e um compromisso a longo prazo por parte da indústria e da UE. Provou o seu valor na atual Empresa Comum S2R. A estabilidade desta opção e a assunção dos compromissos juridicamente vinculativos da UE e dos parceiros da indústria são fundamentais para envolver as partes interessadas após a pandemia de COVID-19 e os seus impactos económicos previstos, que poderão incluir cortes de investimento no setor da I&I.
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
Mais de 65 % dos inquiridos indicou que as parcerias institucionalizadas eram a forma mais adequada de enfrentar os desafios ferroviários e de transformar o sistema ferroviário europeu. Mencionaram, em especial, todo o ciclo de desenvolvimento do produto, o compromisso a longo prazo e a adoção pelo mercado.
C. Impactos da opção preferida
Quais os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
Uma parceria institucionalizada é a melhor forma de garantir que os setores público e privado continuem plenamente empenhados no desenvolvimento e na implementação de uma estratégia a longo prazo para a I&I no setor ferroviário, incentivando simultaneamente uma ampla participação das principais partes interessadas. Esta opção garante impactos científicos, económicos, tecnológicos e sociais substanciais, por exemplo, a adesão do mercado a soluções inovadoras e a redução das emissões. Além disso, mobilizará recursos financeiros e em espécie da indústria para maximizar o impacto do financiamento da Comissão.
Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
A empresa comum S2R custa 3,5 milhões de EUR (1,6 milhões de EUR de custos administrativos + 1,9 milhões de EUR de custos com pessoal) por ano de funcionamento. Os seus custos totais de funcionamento não podem exceder 27 milhões de EUR (50 % da UE e 50 % de outros membros). Estes custos de referência devem ser adaptados com base na ambição, no programa e no orçamento da parceria candidata para a transformação do sistema ferroviário europeu.
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

Uma ampla participação das partes interessadas e a criação de redes que ligam universidades e organizações baseadas na investigação, sob a coordenação da futura parceria, podem promover uma maior participação das PME, que têm flexibilidade para desenvolver inovações e colocá-las no mercado com relativa rapidez. Uma parceria institucionalizada pode ter um impacto significativo na competitividade da indústria do transporte ferroviário e da indústria de equipamento ferroviário. Poderá garantir a adoção de uma elevada percentagem de resultados de I&I pelo mercado.
Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?
Uma parceria institucionalizada pode simplificar a atividade administrativa respeitante à participação dos membros nas atividades de I&I. Pode garantir o alinhamento entre o desenvolvimento de programas nacionais de I&I no setor ferroviário e, por conseguinte, uma melhor utilização global dos recursos públicos.
Haverá outros impactos significativos?
A iniciativa pode: ✓ Reforçar significativamente os direitos dos cidadãos da UE dando maior ênfase à integração dos sistemas ferroviários nacionais, regionais e locais com outros modos de transporte; ✓ Possibilitar um diálogo eficaz entre os intervenientes na atividade de I&I e os responsáveis pela política e regulamentação ferroviárias a nível internacional e nacional (incluindo organismos internacionais de normalização).
Proporcionalidade?
Uma parceria institucionalizada garantirá que os setores público e privado continuam plenamente empenhados no desenvolvimento e na implementação de uma estratégia a longo prazo para a I&I no setor ferroviário e mobilizar recursos industriais, financeiros e em espécie, para maximizar o impacto do financiamento da Comissão e concretizar as prioridades do «pacto ecológico». Consequentemente, a opção preferida não excede o que é necessário para resolver o problema original e cumprir os objetivos da iniciativa.
D. Acompanhamento
Quando será revista a política?
Será realizada uma avaliação intercalar da parceria institucionalizada proposta três anos após a sua entrada em funcionamento.