

Bruxelles, 23 februarie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
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**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	23 februarie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 38 final - Part 5/9
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa Parteneriatul european pentru transformarea sistemului feroviar al Europei

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

Anexă: SWD(2021) 38 final - Part 5/9



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din
cadrul programului Orizont Europa**

Parteneriatul european pentru transformarea sistemului feroviar al Europei

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

Fișă rezumat (maximum 2 pagini)
Evaluarea impactului unui parteneriat european pentru transformarea sistemului feroviar al Europei
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Problema care trebuie soluționată este incapacitatea industriei feroviare de a dezvolta o viziune comună pentru schimbare, care să permită utilizarea rapidă a tehnologiilor moderne (în special digitalizarea și automatizarea) în scopul creării unui sistem feroviar pe deplin interoperabil, flexibil și rentabil. Cauzele sunt: • fragmentarea industriei – pentru a se putea utiliza în mod eficace majoritatea inovărilor din cadrul unui sistem foarte complex, este necesar să existe coordonare între statele membre, între infrastructură și materialul rulant și între dezvoltatorii diferitelor subsisteme; • nevoia de coerență între cercetare și inovare (C&I) și standardizare/reglementare; • participarea limitată și necoordonată la C&I; • costurile și riscurile ridicate în materie de C&I, precum și termenele mari până la stadiul de execuție. și • alinierea insuficientă. Consecințele, care afectează toate părțile interesate din cadrul lanțului valoric, sunt că sistemul feroviar: ✗ aduce o contribuție limitată la creșterea sustenabilității sistemului de transport; ✗ este dependent de produse personalizate, care sunt costisitoare și inflexibile în etapa de exploatare și ✗ este mai puțin competitiv decât alte moduri de transport.
Ce obiective ar trebui realizate?
Principalele obiective vizate sunt: ➤ modernizarea căilor ferate din Europa, astfel încât să își poată spori cota de piață; ➤ sprijinirea transportului feroviar de marfă pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră produse de sectorul transporturilor și ➤ realizarea de progrese în ceea ce privește finalizarea spațiului feroviar unic european prin crearea unui sistem feroviar integrat și sustenabil, care să profite la maximum de digitalizare și de automatizare. La rândul său, această modernizare ar spori contribuția industriei feroviare la dezvoltarea societală din UE, îmbunătățind capabilitatea și capacitatea transportului feroviar de marfă, și ar asigura faptul că C&I legate de sectorul feroviar se bazează pe o abordare centrată pe utilizator, mai bine adaptată la necesitățile pieței.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
O strategie europeană comună pentru C&I în sectorul feroviar ar contribui la asigurarea unei abordări mai coordonate și mai orientate către piață, capabilă să reunească părțile interesate în vederea elaborării unei viziuni globale comune. Aceasta ar permite industriei feroviare să îndeplinească obiectivele politicii

europene în domeniul transportului și a altor obiective de politică mai largi, sporind atractivitatea transportului feroviar în comparație cu alte moduri de transport.
B. Soluții
Care sunt diversele opțiuni pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?
Opțiunile vizează sprijinirea C&I în sectorul feroviar prin: • cereri de propuneri tradiționale în cadrul programului Orizont Europa; • un parteneriat programat în comun sau • un parteneriat instituționalizat în temeiul articolului 187 din TFUE. Opțiunea preferată este un parteneriat instituționalizat, deoarece este singura capabilă să ofere o platformă pentru dezvoltarea comună a C&I în favoarea unei viziuni globale coerente. De asemenea, această opțiune poate asigura cel mai bine o strategie și un angajament pe termen lung din partea industriei și a UE. Ea și-a dovedit valoarea în cadrul actualei întreprinderi comune S2R. Stabilitatea acestei opțiuni și angajamentele obligatorii din punct de vedere juridic din partea UE și a partenerilor din industrie ar fi esențiale pentru implicarea părților interesate în perioada ulterioară pandemiei de COVID-19 și după estomparea efectelor economice preconizate ale acesteia, care ar putea include reduceri ale investițiilor sectoriale în C&I.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
Peste 65 % dintre respondenți au indicat că parteneriatele instituționalizate reprezintă modul cel mai adecvat de a aborda provocările din sectorul feroviar și de a transforma sistemul feroviar european. Aceștia au făcut referire, în special, la întregul ciclu de dezvoltare al produselor, la angajamentul pe termen- lung și la preluarea pe piață.
C. Impactul opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Un parteneriat instituționalizat reprezintă cel mai bun mod de a asigura faptul că sectorul public și cel privat rămân pe deplin angajate în elaborarea și punerea în aplicare a unei strategii comune pe termen lung pentru C&I în sectorul feroviar, încurajând totodată participarea largă a unor părți interesate esențiale. Opțiunea asigură efecte științifice, economice, tehnologice și societale substanțiale, cum ar fi preluarea pe piață a soluțiilor inovatoare și reducerea emisiilor. De asemenea, această opțiune va permite mobilizarea de resurse industriale, financiare și în natură pentru a spori la maximum impactul finanțării din partea Comisiei.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Costurile aferente întreprinderii comune S2R se ridică la 3,5 milioane EUR (costuri administrative în valoare de 1,6 milioane EUR + costuri cu personalul în valoare de 1,9 milioane EUR) pe an de funcționare. Costurile sale totale de funcționare nu pot depăși 27 de milioane EUR (50 % din partea UE și 50 % din partea celorlalți membri). Aceste costuri de bază ar trebui adaptate în funcție de ambiția, programul și de bugetul parteneriatului candidat pentru transformarea sistemului feroviar al Europei.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?

Participarea amplă a părților interesate și crearea de rețele care să conecteze universitățile și organizațiile bazate pe cercetare sub coordonarea viitorului parteneriat ar încuraja o mai mare implicare a IMM-urilor, care au flexibilitatea necesară pentru a dezvolta inovații și a le introduce relativ rapid pe piață. Un parteneriat instituționalizat ar avea un impact semnificativ asupra competitivității, atât în sectorul transportului feroviar, cât și în industria echipamentelor feroviare și ar asigura preluarea pe piață a unei proporții considerabile de rezultate ale C&I.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?
Un parteneriat instituționalizat ar putea simplifica procedurile administrative legate de participarea membrilor la activitățile de C&I, ar putea asigura coerența între programele naționale de C&I în sectorul feroviar și, deci, o mai bună utilizare, per ansamblu, a resurselor publice.
Vor exista și alte efecte semnificative?
Inițiativa: ✓ ar consolida semnificativ drepturile cetățenilor UE, prin faptul că pune un accent mai mare pe integrarea sistemelor feroviare naționale, regionale și locale cu alte moduri de transport și ✓ ar permite un dialog eficace între actorii implicați în activitatea de C&I și cei responsabili de politica și de reglementarea în domeniul feroviar la nivel internațional și național (inclusiv organismele internaționale de standardizare).
Proportionalitate?
Un parteneriat instituționalizat ar asigura faptul că sectorul public și cel privat rămân pe deplin angajate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unei strategii pe termen lung pentru C&I în sectorul feroviar și ar mobiliza resurse industriale, financiare și în natură pentru a spori la maximum impactul finanțării din partea Comisiei și pentru a realiza prioritățile „Pactului verde”. Prin urmare, opțiunea preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru a rezolva problema inițială și pentru a îndeplini obiectivele inițiativei.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Parteneriatul instituționalizat propus va face obiectul unei evaluări intermediare după 3 ani de funcționare.