

V Bruseli 23. februára 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 23. februára 2021

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa Európske partnerstvo pre transformáciu európskeho železničného systému

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



V Bruseli 23. 2. 2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

**k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu
Horizont Európa**

Európske partnerstvo pre transformáciu európskeho železničného systému

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

Súhrnný prehľad (max. 2 strany)
Posúdenie vplyvu Európskeho partnerstva pre transformáciu európskeho železničného systému
A. Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?
<p>Problém, ktorý sa má riešiť, je neschopnosť železničného priemyslu vypracovať spoločnú víziu zmeny a to umožnením rýchleho využitia moderných technológií (predovšetkým digitalizácie a automatizácie) na zabezpečenie plne interoperabilného, pružného a nákladovo efektívneho železničného systému.</p> <p>Príčinami problému sú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozdrobenosť priemyslu – efektívne využívanie väčšiny inovácií vo veľmi zložitom systéme si vyžaduje koordináciu medzi členskými štátmi, medzi infraštruktúrou a železničnými vozidlami a medzi vývojármi rôznych podsystémov, • potreba ucelenosti medzi výskumom a inováciou a štandardizáciou/reguláciou, • obmedzená a nekoordinovaná účasť na výskume a inovácii, • vysoké náklady, riziká a časová náročnosť výskumu a inovácie, ako aj • nedostatočný súlad. <p>Následky, ktoré postihujú všetky zainteresované strany v hodnotovom reťazci, sú, že železničné odvetvie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✘ obmedzene prispieva k udržateľnejšiemu dopravnému systému, ✘ je závislé od zákazkových produktov, ktoré sú nákladné a nepružné v prevádzke a ✘ je menej konkurencieschopné v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.
Čo by sa malo dosiahnuť?
<p>Hlavným cieľom je:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ modernizovať železnice v Európe tak, aby mohli zvýšiť svoj trhovú podiel, ➤ podporiť železničnú nákladnú dopravu s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy, ako aj ➤ pokročiť v dokončení jednotného európskeho železničného priestoru zabezpečením integrovaného a udržateľného železničného systému, plne využívajúceho výhody digitalizácie a automatizácie. <p>Tým by sa následne zväčšil prínos železničného priemyslu k spoločenskému rozvoju v EÚ, a to zvýšením spôsobilosti a kapacity železničnej nákladnej dopravy, a zabezpečilo sa, že výskum a inovácia v súvislosti so železnicami budú založené na prístupe zameranom na používateľa, lepšie prispôbenom potrebám trhu.</p>
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
<p>Spoločná európska stratégia pre výskum a inováciu v súvislosti so železnicami by pomohla zabezpečiť koordinovanejší prístup viac zameraný na trh, čo by mohlo spojiť zainteresované strany pri príprave spoločnej celkovej vízie. To by umožnilo železničnému priemyslu splniť ciele európskej dopravnej a širšej politiky, čím by sa zvýšila atraktívnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.</p>

B. Riešenia
Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?
<p>Možnosti predstavujú podporu výskumu a inovácie v oblasti železničnej dopravy prostredníctvom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tradičných výziev v rámci programu Horizont Európa, • spoločne programovaného partnerstva alebo • inštitucionalizovaného partnerstva podľa článku 187 ZFEÚ. <p>Uprednostňovanou možnosťou je inštitucionalizované partnerstvo, keďže ako jediné poskytuje platformu na spoločný rozvoj výskumu a inovácie v záujme súdržnej celkovej vízie. Najlepšia je aj v zabezpečovaní dlhodobej stratégie a záväzkov priemyslu a EÚ. Svoju hodnotu preukázala v rámci súčasného spoločného podniku S2R. Stabilita tejto možnosti a právne záväzné prísľuby EÚ a priemyselných partnerov by boli kľúčom k zapojeniu zainteresovaných strán v dozvukoch pandémie COVID-19 a jej očakávaných hospodárskych dôsledkov, ktoré by mohli zahŕňať škrt v investíciách odvetvia do výskumu a inovácie.</p>
Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?
<p>Viac ako 65 % respondentov uviedlo, že inštitucionalizované partnerstvá sú najvhodnejším spôsobom riešenia problémov železničnej dopravy a transformácie európskeho železničného systému. Uvádzali predovšetkým celý vývojový cyklus produktu, dlhodobý záväzok a prijatie na trhu.</p>
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<p>Inštitucionalizované partnerstvo je najlepším spôsobom, ako zaručiť, že súkromný a verejný sektor sa budú naďalej plne podieľať na rozvoji a vykonávaní dlhodobej stratégie pre výskum a inováciu v oblasti železničnej dopravy, a zároveň podnietiť širokú účasť kľúčových zainteresovaných strán. Táto možnosť zabezpečuje výrazný vedecký, hospodársky, technologický a spoločenský vplyv, napríklad uplatnenie inovatívnych riešení a znižovania emisií na trhu. Vytvorí sa aj pákový efekt priemyselných finančných a nefinančných zdrojov na maximalizáciu vplyvu financovania Komisiou.</p>
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<p>Náklady spoločného podniku S2R sú 3,5 milióna EUR (1,6 milióna EUR administratívne náklady + 1,9 milióna EUR náklady na zamestnancov) za rok prevádzky. Jeho celkové prevádzkové náklady nemôžu prekročiť sumu 27 miliónov EUR (50 % od EÚ, 50 % od ostatných členov). Tieto základné náklady by mali byť upravené podľa ambície, programu a rozpočtu kandidátskeho partnerstva pre transformáciu európskeho železničného systému.</p>
Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?
<p>Široká účasť zainteresovaných strán a vytvorenie sietí prepájajúcich univerzity a organizácie založené na výskume v rámci koordinácie budúceho partnerstva by podporili väčšie zapojenie MSP, ktoré sú dostatočne pružné na to, aby relatívne rýchlo vyvinuli inovácie a uviedli ich na trh.</p>

Inštitucionalizované partnerstvo by malo významný vplyv na konkurencieschopnosť odvetvia železničnej dopravy aj železničného zásobovacieho odvetvia. Zabezpečilo by sa tým prijatie väčšieho podielu výstupov výskumu a inovácie na trhu.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
Inštitucionalizované partnerstvo by mohlo zjednodušiť administratívu súvisiacu s účasťou členov na výskumných a inovačných aktivitách. Mohlo by to zabezpečiť súlad medzi rozvíjajúcimi sa vnútroštátnymi výskumnými a inovačnými programami v oblasti železničnej dopravy, a tým zlepšiť celkové využívanie verejných zdrojov.
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
<p>Iniciatíva by:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ výrazne posilnila práva občanov EÚ väčším dôrazom na integráciu vnútroštátnych, regionálnych a miestnych železničných systémov s ostatnými druhmi dopravy, a ✓ umožnila účinný dialóg medzi subjektmi zapojenými do výskumnej a inovačnej aktivity a subjektmi zodpovednými za politiku a reguláciu v oblasti železničnej dopravy na medzinárodnej a vnútroštátnej úrovni (vrátane medzinárodných normalizačných orgánov).
Proporcionalita?
Inštitucionalizované partnerstvo by zaručilo, že súkromný a verejný sektor sa budú naďalej plne podieľať na rozvíjaní a vykonávaní dlhodobej stratégie pre výskum a inováciu v oblasti železničnej dopravy a vytvorí sa pákový efekt priemyselných finančných a nefinančných zdrojov na maximalizáciu vplyvu financovania Komisiou a plnenie priorít zelenej dohody. Preto uprednostňovaná možnosť neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na vyriešenie pôvodného problému a splnenie cieľov iniciatívy.
D. Nadväzná opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Priebežné hodnotenie navrhovaného inštitucionalizovaného partnerstva by sa vykonalo po troch rokoch jeho fungovania.