



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 23 februari 2021
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	23 februari 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2021) 38 final - Part 5/9
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa Europeiskt partnerskap för att omvandla Europas järnvägssystem

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

**Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för
Horisont Europa**

Europeiskt partnerskap för att omvandla Europas järnvägssystem

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

Sammanfattning (högst 2 sidor)
Konsekvensbedömning av ett europeiskt partnerskap för att omvandla Europas järnvägssystem
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Det problem som måste lösas är järnvägsindustrins misslyckande med att utveckla en gemensam vision för förändring genom att möjliggöra ett snabbt utnyttjande av modern teknik (särskilt digitalisering och automatisering) för att skapa ett fullt driftskompatibelt flexibelt och kostnadseffektivt järnvägssystem. Drivkrafterna är följande: • Fragmentering av industrin – en effektiv användning av de flesta innovationer i ett mycket komplext system kräver samordning mellan medlemsstaterna, mellan infrastruktur och rullande materiel och mellan utvecklare av olika delsystem. • Behovet av samstämmighet mellan forskning och innovation och standardisering/reglering. • Begränsat och okoordinerat deltagande i forskning och innovation. • Höga kostnader, risker och ledtider inom forskning och innovation. • Otillräcklig anpassning. Konsekvenserna, som påverkar alla aktörer längs värdekedjan, är att järnvägssektorn ✗ i begränsad omfattning bidrar till ett mer hållbart transportsystem, ✗ är beroende av skraddarsyddna produkter som är dyra och oflexibla i drift och ✗ är mindre konkurrenskraftig jämfört med andra transportsätt.
Vad vill man uppnå?
De viktigaste målen är ➤ att modernisera järnvägen i Europa så att den kan öka sin marknadsandel, ➤ att stödja godstransporter på järnväg för att minska utsläppen av växthusgaser från transporter och ➤ att påskynda fullbordandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde genom att skapa ett integrerat och hållbart järnvägssystem som till fullo drar nytta av digitalisering och automatisering. Detta skulle i sin tur öka järnvägssektorns bidrag till samhällsutvecklingen i EU, öka förmågan och kapaciteten för godstransporter på järnväg och säkerställa att järnvägsrelaterad forskning och innovation bygger på en användarcentrerad strategi som bättre motsvarar marknadens behov.
Vad är mervärdet av åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
En gemensam europeisk strategi för järnvägsrelaterad forskning och innovation skulle bidra till en mer samordnad och marknadsinriktad strategi som kan föra samman berörda parter för att uppnå en gemensam övergripande vision. Detta skulle göra det möjligt för järnvägsindustrin att uppfylla europeiska transportmål och bredare politiska mål vilket skulle öka järnvägstransporternas attraktionskraft jämfört med andra transportsätt.
B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Alternativen är att stödja forskning och innovation om järnvägar genom • traditionella ansökningsomgångar inom Horisont Europa, • ett samprogrammerat partnerskap, eller • ett institutionaliserat partnerskap enligt artikel 187 i EUF-fördraget. Det institutionaliserade partnerskapet är det alternativ som föredras eftersom det är det enda som tillhandahåller en plattform för gemensam utveckling av forskning och innovation som tjänar en sammanhängande övergripande vision. Det är också bäst att tillhandahålla en långsiktig strategi och ett långsiktigt åtagande från industrins och EU:s sida. Det har bevisat sitt värde i det nuvarande gemensamma företaget Shift2Rail. Stabiliteten i detta alternativ och de rättsligt bindande åtagandena från EU och industripartnerna skulle vara avgörande för att involvera berörda parter i efterdyningarna av covid-19-utbrottet och dess förväntade ekonomiska effekter vilket skulle kunna inbegripa nedskärningar i sektorns investeringar i forskning och innovation.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Över 65 % av de svarande uppgav att institutionaliserade partnerskap var det lämpligaste sättet att ta itu med järnvägsutmaningar och omvandla det europeiska järnvägssystemet. De hänvisade särskilt till hela produktutvecklingscykeln, det långsiktiga åtagandet och spridning på marknaden.
C. Konsekvenser av det rekommenderade alternativet
Vilka är fördelarna med det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?
Ett institutionaliserat partnerskap är det bästa sättet att se till att den privata och offentliga sektorn förblir fullt engagerad i utvecklingen och genomförandet av en långsiktig strategi för forskning och innovation om järnvägar samtidigt som ett brett deltagande från viktiga berörda parter uppmuntras. Detta alternativ säkerställer betydande vetenskapliga, ekonomiska, tekniska och samhälleliga effekter, t.ex. spridning på marknaden av innovativa lösningar och utsläppsminskningar. Det kommer också att mobilisera industriella finansiella resurser och in natura-resurser för att maximera effekterna av kommissionens finansiering.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?
Shift2Rail kostar 3,5 miljoner euro (1,6 miljoner euro i administrativa kostnader + 1,9 miljoner euro för personalkostnader) per verksamhetsår. Dess totala driftskostnader får inte överstiga 27 miljoner euro (50 % från EU, 50 % från övriga medlemmar). Dessa grundkostnader bör anpassas på grundval av ambitionen, programmet och budgeten för det föreslagna partnerskapet för omvandling av Europas järnvägssystem.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Ett brett deltagande av berörda parter och inrättande av nätverk som kopplar samman universitet och forskningsbaserade organisationer genom samordning av det framtida partnerskapet skulle främja ett större deltagande av små och medelstora företag som har möjlighet att utveckla innovationer och relativt

snabbt få ut dem på marknaden. Ett institutionaliserat partnerskap skulle ha en betydande inverkan på konkurrenskraften för både järnvägstransportindustrin och underleverantörerna inom järnvägsindustrin. Det skulle säkerställa att en hög andel av resultaten av forskning och innovation skulle tas upp på marknaden.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
Ett institutionaliserat partnerskap skulle kunna förenkla administrationen när det gäller medlemmarnas deltagande i forsknings- och innovationsverksamheten. Det skulle kunna säkerställa överensstämmelse mellan utvecklingen av nationella program för forskning och innovation inom järnvägen och därmed en bättre användning av offentliga medel totalt sett.
Blir det några andra betydande konsekvenser?
Initiativet skulle ✓ avsevärt stärka EU-medborgarnas rättigheter genom att lägga större vikt vid integreringen av nationella, regionala och lokala järnvägssystem med andra transportsätt och ✓ möjliggöra en effektiv dialog mellan dem som är verksamma inom forskning och innovation och dem som ansvarar för järnvägspolitik och järnvägsreglering på internationell och nationell nivå (inklusive internationella standardiseringsorgan).
Proportionalitet?
Ett institutionaliserat partnerskap skulle säkerställa att den privata och offentliga sektorn förblir fullt engagerad i utvecklingen och genomförandet av en långsiktig strategi för forskning och innovation om järnvägar och mobiliserar industriella finansiella resurser och in natura-resurser för att maximera effekterna av kommissionens finansiering och förverkliga prioriteringarna i den gröna given. Det rekommenderade alternativet går därför inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa det ursprungliga problemet och uppnå initiativets mål.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
En interimsvärdering av det föreslagna institutionaliserade partnerskapet kommer att göras efter tre års verksamhet.