



Brüssel, den 23. Februar 2021
(OR. en)

6446/21
ADD 26

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0048(NLE)

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

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

| | |
|----------------|--|
| Absender: | Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 23. Februar 2021 |
| Empfänger: | Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union |
| Nr. Komm.dok.: | SWD(2021) 38 final - Part 5/9 |
| Betr.: | ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ Europäische Partnerschaft für das europäische Eisenbahnsystem |

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)
Begleitunterlage zum
**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen
Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“**
Europäische Partnerschaft für das europäische Eisenbahnsystem
{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

DE

DE

Zusammenfassung (höchstens 2 Seiten)

Folgenabschätzung zu einer europäischen Partnerschaft für das europäische Eisenbahnsystem

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?

Angegangen werden muss das Versäumnis der Eisenbahnindustrie, eine gemeinsame Vision für den Wandel zu entwickeln, indem die rasche Nutzung moderner Technologien (insbesondere Digitalisierung und Automatisierung) ermöglicht wird, um ein vollständig interoperables und kosteneffizientes Eisenbahnsystem zu schaffen.

Die Hauptursachen für die Probleme sind:

- die Fragmentierung der Industrie – die wirksame Nutzung der meisten Innovationen in einem sehr komplexen System erfordert eine Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten, zwischen Infrastruktur und Fahrzeugbestand sowie zwischen den Entwicklern verschiedener Teilsysteme
- die Notwendigkeit der Kohärenz zwischen Forschung und Innovation und Normung/Regulierung
- die begrenzte und unkoordinierte Beteiligung an Forschung und Innovation
- hohe Kosten für Forschung und Innovation, Risiken und Vorlaufzeiten
- eine unzureichende Abstimmung

Die Folgen, die sich auf alle Akteure entlang der Wertschöpfungskette auswirken, bestehen darin, dass der Eisenbahnsektor:

- ✗ einen begrenzten Beitrag zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem leistet
- ✗ auf maßgeschneiderte Produkte angewiesen ist, die im Betrieb teuer und unflexibel sind
- ✗ gegenüber anderen Verkehrsträgern weniger wettbewerbsfähig ist

Was soll erreicht werden?

Die wichtigsten Ziele sind:

- den Schienenverkehr in Europa zu modernisieren, um seinen Marktanteil zu erhöhen
- den Schienengüterverkehr zu unterstützen, um verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu senken
- die Vollendung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums voranzutreiben, indem ein integriertes und nachhaltiges Eisenbahnsystem geschaffen wird, das die Vorteile der Digitalisierung und Automatisierung in vollem Umfang nutzt

Im Gegenzug würde dies den Beitrag der Eisenbahnindustrie zur gesellschaftlichen Entwicklung in der EU erhöhen, die Möglichkeiten und Kapazitäten des Schienengüterverkehrs erhöhen und sicherstellen, dass Forschung und Innovation im Schienenverkehr auf einem nutzerorientierten Ansatz beruht, der besser auf die Markterfordernisse abgestimmt ist.

Worin besteht der Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Eine gemeinsame europäische Strategie für Forschung und Innovation im Schienenverkehr würde zu einem stärker koordinierten marktorientierten Ansatz beitragen, der die Interessenträger zusammenbringen

kann, um zu einer allgemeinen Gesamtvision zu gelangen. Die Eisenbahnindustrie würde dadurch in die Lage versetzt, europäische Ziele im Bereich des Verkehrs und allgemeinere politische Ziele zu erreichen, wodurch die Attraktivität des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erhöht würde.

B. Lösungen

Welche Optionen bestehen zum Erreichen der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?

Die Optionen bestehen darin, Forschung und Innovation im Eisenbahnsektor durch folgende Maßnahmen zu unterstützen:

- traditionelle Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von „Horizont Europa“
- eine ko-programmierte Partnerschaft oder
- eine institutionelle Partnerschaft gemäß Artikel 187 AEUV

Die institutionelle Partnerschaft ist die bevorzugte Option, da sie als einzige eine Plattform für die gemeinsame Entwicklung von Forschung und Innovation bietet, die einer kohärenten Gesamtvision dient. Ebenso ist sie am besten geeignet, eine langfristige Strategie und ein langfristiges Engagement der Industrie und der EU zu ermöglichen. Ihren Wert hat sie im aktuellen Gemeinsamen Unternehmen S2R bewiesen. Die Stabilität dieser Option und die rechtsverbindlichen Zusagen der EU und der Partner aus der Industrie wären von entscheidender Bedeutung, um die Interessenträger nach der COVID-19-Pandemie und ihren erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen einzubeziehen, wozu auch Kürzungen bei den Investitionen in Forschung und Entwicklung im Sektor gehören könnten.

Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Mehr als 65 % der Befragten gaben an, dass institutionelle Partnerschaften der bestgeeignete Weg seien, um die Herausforderungen im Schienenverkehr anzugehen und das europäische Eisenbahnsystem umzugestalten. Genannt wurden insbesondere der gesamte Produktentwicklungszyklus, das langfristige Engagement und die Markteinführung.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

Mit einer institutionellen Partnerschaft lässt sich am besten sicherstellen, dass sich der private und der öffentliche Sektor weiterhin uneingeschränkt an der Entwicklung und Umsetzung einer langfristigen Strategie für Forschung und Innovation im Eisenbahnsektor beteiligen, während gleichzeitig die allgemeine Beteiligung der wichtigsten Interessenträger gefördert wird. Mit dieser Option wird eine umfangreiche wissenschaftliche, wirtschaftliche, technologische und gesellschaftliche Wirkung gewährleistet, wie die Markteinführung innovativer Lösungen und Emissionsreduktionen. Ebenso werden dadurch Finanzressourcen und Sachleistungen der Industrie mobilisiert, um die Wirkung von Geldern der Kommission zu maximieren.

Welche Kosten sind mit der bevorzugten Option (bzw. den wichtigsten Optionen) verbunden?

Das Gemeinsame Unternehmen S2R kostet 3,5 Mio. EUR (1,6 Mio. EUR Verwaltungskosten + 1,9 Mio. EUR Personalkosten) pro Betriebsjahr. Seine gesamten laufenden Kosten dürfen 27 Mio. EUR nicht übersteigen (50 % von der EU; 50 % von anderen Mitgliedern). Diese Basiskosten sollten auf der

Grundlage von Ziel, Programm und Haushaltmitteln der potenziellen Partnerschaft für das europäische Eisenbahnsystem angepasst werden.

Worin bestehen die Auswirkungen auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?

Die umfassende Beteiligung der Interessenträger und die Schaffung von Netzen, die Hochschulen und Forschungseinrichtungen unter der Koordinierung der künftigen Partnerschaft miteinander verbinden, würde eine stärkere Einbeziehung von KMU fördern, die über die Flexibilität verfügen, Innovationen zu entwickeln und sie vergleichsweise schnell auf den Markt zu bringen.

Eine institutionelle Partnerschaft hätte erhebliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowohl der Schienenverkehrsbranche als auch der Schienenzulieferindustrie. Dadurch würde sichergestellt, dass ein hoher Anteil der Ergebnisse von Forschung und Innovation vom Markt übernommen würde.

Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?

Eine institutionelle Partnerschaft könnte die Verwaltung im Zusammenhang mit der Teilnahme der Mitglieder an Forschungs- und Innovationstätigkeiten vereinfachen. Dadurch könnte eine Abstimmung zwischen der Entwicklung nationaler Programme für Forschung und Innovation im Schienenverkehr und somit eine bessere allgemeine Nutzung öffentlicher Mittel sichergestellt werden.

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?

Die Initiative würde Folgendes bewirken:

- ✓ erhebliche Stärkung der Rechte der Bürgerinnen und Bürger der EU, indem die Integration nationaler, regionaler und lokaler Schienenverkehrssysteme in andere Verkehrsträger stärker in den Vordergrund gerückt wird
- ✓ Einrichtung eines wirksamen Dialogs zwischen den an Forschungs- und Innovationstätigkeiten beteiligten Akteuren und denen, die für die Politik und Regulierung im Schienenverkehr auf internationaler und nationaler Ebene zuständig sind (einschließlich internationaler Normungsorganisationen).

Verhältnismäßigkeit

Mit einer institutionellen Partnerschaft würde sichergestellt, dass sich der private und der öffentliche Sektor weiterhin uneingeschränkt an der Entwicklung und Umsetzung einer langfristigen Strategie für Forschung und Innovation im Schienensektor beteiligen und die finanziellen und materiellen Ressourcen der Branche mobilisieren, um die Wirkung von Geldern der Kommission zu maximieren und die Prioritäten des „Grünen Deals“ zu verwirklichen. Demgemäß geht die bevorzugte Option nicht über das zur Lösung des ursprünglichen Problems und zur Verwirklichung der Ziele der Initiative notwendige Maß hinaus.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Eine Zwischenevaluierung der vorgeschlagenen institutionellen Partnerschaft würde drei Jahre nach Einrichtung der Partnerschaft durchgeführt.