

Fiche 1: Verordening gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail

Datum ontvangst Commissiedocument

16 december 2013

Nr. Commissiedocument

COM (2013) 922

Prelex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041521

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

SWD(2013) 535

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013SC0535:EN:NOT>

Behandelingstraject Raad

Transportraad, besluitvorming over voorstel voorzien tijdens Transportraad 14 maart 2013

Eerstverantwoordelijk ministerie

Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) Rechtsbasis

Art. 187 en art. 188 eerste alinea VWEU

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid. Het EP wordt geraadpleegd. Er wordt geen wetgevingsprocedure gevolgd.

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

n.v.t.

2. Samenvatting BNC-fiche

- *Korte inhoud voorstel*

Het voorstel voorziet in een gecoördineerde EU aanpak ten aanzien van onderzoek en innovatie in de spoorsector door middel van de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming. De Gemeenschappelijke Onderneming is een geïstitutionaliseerde publiek-private samenwerking (PPS) die EU onderzoek en innovatie in de spoorsector moet coördineren, programmeren en uitvoeren.

- *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Het voorstel is gebaseerd op artikel 187 en artikel 188, eerste alinea VWEU. De oordelen over subsidiariteit en proportionaliteit zijn positief.

- *Implicaties/risico's/kansen*

Gerichte investeringen in onderzoek en innovatie ontwikkeling in de spoorsector via de structuur van een Europese publiek-private samenwerking kunnen de concurrentiekracht van de sector versterken en een bijdrage leveren aan een betere werking van de Europese spoormarkt.

Het risico bestaat dat de Commissie overeenkomstig het voorstel een te krachtige rol in de Gemeenschappelijke Onderneming toebedeeld krijgt en dat daarmee de agenda voor onderzoek en ontwikkeling teveel door de Commissie wordt bepaald ten koste van de inbreng van overige deelnemende partijen en lidstaten.

- *Nederlandse positie*

Nederland kan de doelstelling van het voorstel onderschrijven en kan zich vinden in het instrument van een Gemeenschappelijke Onderneming zodat continuïteit van de inspanningen op het gebied van onderzoek en innovatie is gewaarborgd en versnippering van die inspanningen wordt tegengegaan. Wel dient bovengenoemd risico in acht te worden genomen.

3. Samenvatting voorstel

Inhoud voorstel

Het voorstel voorziet in een gecoördineerde EU aanpak ten aanzien van onderzoek en innovatie in de spoorsector door middel van de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming. De Gemeenschappelijke Onderneming is een geïstitutionaliseerde publiek-private samenwerking (PPS) die EU onderzoek en innovatie in de spoorsector moet coördineren, programmeren en uitvoeren.

De Commissie constateert dat onderzoek en innovatie op het gebied van spoorvervoer momenteel onder markt- en systeemtekortkomingen lijden. Deze situatie rechtvaardigt overheidsmaatregelen. Om deze problemen aan te pakken wordt voorgesteld een gemeenschappelijke onderneming op te richten die belast wordt met de Europese coördinatie van het onderzoeks- en innovatiebeleid inzake spoorvervoer. Daartoe stelt de Gemeenschappelijke Onderneming een strategische routekaart op met de prioriteiten voor innovatieprogramma's die moet worden bekrachtigd door de Raad. Op deze wijze wordt meer continuïteit en minder

versnippering in de inspanningen op het gebied van onderzoek en innovatie gebracht en draagt de Gemeenschappelijke Onderneming bij aan de doelstellingen van Horizon 2020, specifiek de maatschappelijke uitdaging Slim, Groen en Geïntegreerd Transport.

Als stichtingsleden (*founding fathers*) van de Gemeenschappelijke Onderneming fungeren de EU, vertegenwoordigd door de Commissie, en 8 partijen uit de spoorsector (i.e. 2 infrastructuurbeheerders, 6 fabrikanten, geen Nederlandse partijen). Geassocieerde leden van de Gemeenschappelijke Onderneming zullen via een open, niet-discriminerende en concurrerende oproep (*call*) worden aangeworven. Het Europees spooragentschap (ERA) zal bij de activiteiten van de Gemeenschappelijke Onderneming een adviserende rol hebben. Lidstaten adviseren de Gemeenschappelijke Onderneming via de zgn. groep van vertegenwoordigers van de staten waarin elke lidstaat één vertegenwoordiger heeft. Adviezen hebben een niet-bindend karakter. Deelname aan de groep van vertegenwoordigers van de staten vereist geen financiële bijdrage van de lidstaten aan de Gemeenschappelijke Onderneming.

De Gemeenschappelijke Onderneming moet de overschakeling naar een meer geïntegreerde, efficiënte en duurzame EU-spoorwegmarkt faciliteren en zo een bijdrage leveren aan de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruimte. Ook moet het bijdragen aan het vergroten van de concurrentiekracht van de Europese spoorsector, zowel ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten als ten opzichte van de niet-Europese concurrenten. De Gemeenschappelijke Onderneming moet de marktintroductie van technologische doorbraken versnellen en faciliteren. De Gemeenschappelijke Onderneming wordt opgericht voor een beperkte periode die eindigt op 31 december 2024.

- *Impact assessment Commissie*

Om de doelstelling van meer gerichte investeringen in de spoorsector te bereiken werden in het impact assessment van de Commissie drie opties onderzocht (naast de optie van continuering van de bestaande situatie): i) een PPS gebaseerd op een flexibele contractovereenkomst, ii) ERA als coördinerend orgaan voor onderzoek en ontwikkeling, iii) een PPS gebaseerd op een geïnstitutionaliseerde administratieve structuur. Laatstgenoemde optie, ondanks de relatief langere oprichtingstijd, werd als meest geschikte structuur gezien om een lange termijn visie te verzekeren met brede participatie en stevige verplichtingen. Deze vorm waarborgt een goede continuïteit en leidt tot minder versnippering van het onderzoek en innovatie.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

Het voorstel is gebaseerd artikel 187 en artikel 188, eerste alinea VWEU. Nederland acht dit de juiste rechtsgrondslag.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Het subsidiariteitsoordeel is positief. Gerichte investeringen in onderzoek en innovatie die moeten bijdragen aan een betere werking van de Europese spoormarkt kunnen beter op Europees niveau

plaatsvinden. Dit voorkomt versnippering van de inspanningen. Ook het oordeel over proportionaliteit is positief omdat een Gemeenschappelijke Onderneming een vorm van institutionalisering is die richting en continuïteit van de samenwerking met relatief beperkte administratieve lasten kan waarborgen.

- c) *Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*
N.v.t.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) *Consequenties EU-begroting*

De maximale indicatieve bijdrage vanuit de Unie voor het Shift2Rail initiatief bedraagt €450 miljoen, betaald uit de kredieten in de algemene begroting van de Unie die gereserveerd zijn voor de uitvoering van het kaderprogramma Horizon 2020. Dit kaderprogramma voor onderzoek en innovatie voor de periode 2014-2020 is bedoeld om de Europese industrie te versterken door de ondersteuning van onderzoek en innovatie in diverse belangrijke industriële sectoren, onder meer via het opzetten van publiek-private partnerschappen (PPS). Daarbij werkt de investering van de Commissie als hefboom op private middelen.

b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Het voorstel heeft geen directe gevolgen voor rijksoverheid en/of decentrale overheden

c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Het bedrijfsleven kan er vrijwillig voor kiezen partij te worden bij de Gemeenschappelijke Onderneming, partij worden bij de Gemeenschappelijke Onderneming kan niet zonder financiële bijdrage. Het voorstel voorziet dat de totale bijdrage van alle deelnemers, los van de bijdrage van de Unie, tenminste € 470 miljoen moet bedragen. Bijdragen van deelnemende partijen aan de Gemeenschappelijke Onderneming kunnen ook het karakter hebben van bijdragen in natura.

d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Deelname aan de Gemeenschappelijke Onderneming zal administratieve lasten met zich meebrengen. Volgens het voorstel mogen de administratieve kosten van de Gemeenschappelijke Onderneming gedurende de looptijd niet meer dan € 27 miljoen bedragen. Deze kosten worden voor de helft gedragen door de Unie en voor de helft door de andere leden van de Gemeenschappelijke Onderneming. (nb. De middelen om de EU-bijdrage voor de administratieve kosten van de Gemeenschappelijke Onderneming te dekken, komen uit de administratieve begrotingslijnen voor Horizon 2020).

6. Implicaties juridisch

a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Geen

- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

Inwerkingtreding verordening: 20 dagen na publicatie in het Publicatieblad. Dit is haalbaar, er is geen wetgeving voor de goede uitvoering van de verordening nodig.

- c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Voorstel voorziet in een evaluatie van de Gemeenschappelijke Onderneming tegen 31 december 2017. Overeenkomstig het voorstel zou de Gemeenschappelijke Onderneming tot 31 december 2024 moeten functioneren.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

- a) *Uitvoerbaarheid*

Er worden geen problemen voorzien.

- b) *Handhaafbaarheid*

Er worden geen problemen voorzien.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.

9. Nederlandse positie

In lijn met de eerdere Nederlandse reactie op de consultatie door de Europese Commissie kan Nederland de doelstelling van het voorstel onderschrijven. Bevordering van gericht EU-onderzoek en innovatie in de spoorsector via de structuur van een Europese publiek-private samenwerking kan bijdragen aan de Nederlandse beleidsdoelstellingen (cf. Lange Termijn Spooragenda) om de kwaliteit (veiligheid, betrouwbaarheid) en capaciteit van het spoorstelsel te verbeteren. Nederland kan zich vinden in het instrument van een Gemeenschappelijke Onderneming die de coördinatie, programmering en uitvoering van EU onderzoek en innovatie op het gebied van spoor verzorgt zodat continuïteit is gewaarborgd en versnippering van de inspanningen wordt tegengegaan. Wel bestaat hier het risico dat de lidstaten overeenkomstig het voorstel niet voldoende invloed krijgen toebedeeld in de Gemeenschappelijke Onderneming en dat daarmee de agenda voor onderzoek en ontwikkeling teveel door de Commissie wordt bepaald ten koste van de inbreng van overige deelnemende partijen en lidstaten. Nederland zou dit risico willen tegengaan door de groep van vertegenwoordigers van de staten een grotere rol te geven bij de opstelling van de strategische routekaart. Aandachtspunt voor Nederland is verder dat participatie van het bedrijfsleven dat niet als consortium is georganiseerd in voldoende mate mogelijk blijft. Tot slot wil Nederland nadere onderbouwing van de Commissie over de voorgestelde hoogte van de bijdrage van de Unie (€450 miljoen maximaal).

Fiche 2: Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling van de Commissie Bouw van het kernvervoersnet: kernnetwerkcorridors en de Connecting Europe Facility

Datum ontvangst Commissiedocument

7 januari 2014

Nr. Commissiedocument

COM (2013) 940

Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=1041569

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board

N.v.t.

Behandelingstraject Raad

Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Infrastructuur en Milieu

2. Essentie voorstel

In de verordening voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)¹ is een kernnetwerk voor vervoersinfrastructuur voor alle modaliteiten gedefinieerd, dat uiterlijk in 2030 aan een aantal eisen moet voldoen. Om dit te bereiken zijn omvangrijke investeringen nodig van de lidstaten, die gedeeltelijk vanuit EU-middelen kunnen worden ondersteund. In het MFK 2014–2020 is voor transport een bedrag van ruim 26 miljard euro (lopende prijzen, inclusief 11,3 miljard euro uit het Cohesiefonds) vastgelegd via de Faciliteit Europese Verbindingen (CEF).

De onderhavige mededeling ondersteunt de gedelegeerde handeling voor de vervoersprioriteiten van de CEF die moet worden aangenomen vóór het programma kan worden uitgevoerd. De mededeling heeft ten doel helderheid te verschaffen over:

- de beschikbare financiële instrumenten en de verdeling van de middelen over de diverse onderwerpen;

¹ BNC-Fiche: Verordening Trans-Europese vervoersnetwerken (Kamerstuk 22 112, nr. 1274)

- de Commissie-verwachtingen van potentiële begunstigen;
- de wijze waarop de Commissie de samenwerking op de kernnetwerkcorridors zal ondersteunen.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

Het ligt in de rede dat de Commissie, die volgens de CEF-verordening belast is met de uitvoering van het TEN-T programma, vanwege de EU-brede doelstelling en scope ervan vooraf helderheid biedt over de wijze waarop het programma vorm zal krijgen. Bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit worden daarmee positief beoordeeld. De wijze waarop het beheer van de kernnetwerkcorridors wordt ingericht zal aanzienlijk minder administratieve inspanningen vergen om tot de afstemming van investeringen te komen dan in de huidige situatie. De corridorfora zullen weliswaar in 2014 meermalen bijeen moeten komen om tot werkplannen te komen, in de jaren daarna is een geringere inspanning voorzien. Aan deze mededeling zijn geen financiële consequenties verbonden, in het MFK 2014–2020 is voor transport een bedrag van ruim 26 miljard euro vastgelegd via het CEF.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland verwelkomt deze mededeling die tot stand is gekomen in dialoog met de lidstaten. Er lopen drie kernnetwerkcorridors door Nederland: Noordzee-Middellandse Zee, Rijn-Alpen en Noordzee-Oostzee, hetgeen het belang van Nederland als transportland bevestigt.

Niet alleen biedt de werkwijze zoals geschetst in de mededeling kansen voor financiële EU-ondersteuning van investeringen in Nederlandse infrastructuur, in het bijzonder voor vaarwegen en spoor, maar ook voor ondersteuning van investeringen die nodig zijn om de achterlandverbindingen te versterken. Hierbij is te denken aan het derde spoor in Duitsland, werken aan de Donau en aan het Seine-Scheldekanaal. Naast de aanleg en opwaardering van traditionele infrastructuur is er bovendien ruime aandacht voor innovatie, multimodaliteit, interoperabiliteit en duurzaamheid, zoals de aanleg van infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen, overslagvoorzieningen, ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) en geluidsarm spoormaterieel.

Nederland zal actief participeren in de fora voor de drie genoemde corridors, en daarmee mede richting geven aan de gecoördineerde investeringen op de corridors. Een goede voorziening moet worden getroffen om de betrokkenheid te verzekeren van regio's en provincies, infrastructuurbeheerders, (lucht) havens, luchthavens en terminals, met een scherp oog voor de beheersbaarheid van de forabijeenkomsten zelf. Ook een efficiënte samenwerking met de reeds bestaande *governance* structuur van de spoorgoederencorridors moet worden geborgd. Tenslotte zal Nederland bij iedere TEN-T oproep potentiële aanvragers tijdig informeren en voor zover mogelijk de aanvragen die goed passen in het nationale infrastructuurbeleid ondersteunen.