

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1793**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 februari 2014

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twee fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail

Fiche 2: Mededeling kernnetwerkcorridors Faciliteit Europese Verbindingen (Kamerstuk 22 112, nr. 1794)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans

## **Fiche: 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](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](http://eur-lex.europa.eu/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 geïnstitutionaliseerde 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 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 geïnstitutionaliseerde 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.

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).