



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 23 februari 2021
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
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

BEGELEIDENDE NOTA

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 23 februari 2021

aan: de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

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

Betreft: WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij het voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa Europees partnerschap voor de hervorming van de Europese spoorwegen

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

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



Brussel, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij het

voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa

Europees partnerschap voor de hervorming van de Europese spoorwegen

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

Samenvatting (maximaal 2 pagina's)
Effectbeoordeling van een Europees partnerschap voor de hervorming van de Europese spoorwegen
A. Behoeft aan actie
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
<p>Het probleem dat moet worden aangepakt ligt in het feit dat de spoorwegsector niet in staat is een gemeenschappelijke visie op verandering te ontwikkelen door een snel gebruik van moderne technologieën mogelijk te maken (met name digitalisering en automatisering), om een volledig interoperabel, flexibel en kostenefficiënt spoorwegsysteem tot stand te brengen.</p> <p>De oorzaken hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • versnippering van de sector — het doeltreffende gebruik van de meeste innovaties in een zeer complex systeem vereist coördinatie tussen de lidstaten, tussen infrastructuur en rollend materieel, en tussen de ontwikkelaars van verschillende subsystemen; • behoefte aan coherentie tussen O&I en normalisatie/regelgeving; • beperkte en niet-gecoördineerde deelname aan O&I; • hoge O&I-kosten, risico's en aanlooptijd; en • onvoldoende afstemming. <p>De gevolgen hiervan, die alle belanghebbenden in de waardeketen raken, zijn dat de spoorwegsector:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ een beperkte bijdrage levert aan een duurzamer vervoerssysteem; ✗ afhankelijk is van op maat gemaakte producten, die duur en weinig flexibel in het gebruik zijn; en ✗ minder concurrerend is ten opzichte van andere vervoerswijzen.
Wat is het streefdoel?
<p>De belangrijkste doelstellingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ het spoor in Europa moderniseren zodat het zijn marktaandeel kan vergroten; ➤ het goederenvervoer per spoor ondersteunen om de door vervoer veroorzaakte broeikasgasemissies te verminderen; en ➤ de voltooiing van één Europese spoorwegruimte bevorderen door een geïntegreerd en duurzaam spoorwegsysteem tot stand te brengen dat optimaal gebruikmaakt van digitalisering en automatisering. <p>Dit zou vervolgens de bijdrage van de spoorwegsector tot de maatschappelijke ontwikkeling in de EU vergroten, de capaciteit van het goederenvervoer per spoor verhogen en ervoor zorgen dat er bij O&I op spoorweggebied wordt uitgegaan van een gebruikersgerichte benadering die beter is afgestemd op de marktbehoeften.</p>
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?
<p>Een gemeenschappelijke Europese strategie voor O&I op spoorweggebied zou bijdragen tot een meer gecoördineerde, marktgerichte aanpak waarmee belanghebbenden kunnen worden samengebracht om een gemeenschappelijke algemene visie te bereiken. Dit zou de spoorwegsector in staat stellen de Europese</p>

<p>vervoersdoelstellingen en bredere beleidsdoelstellingen te verwezenlijken en het spoor aantrekkelijker te maken dan andere vervoerswijzen.</p>
<p>B. Oplossingen</p>
<p>Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo niet, waarom?</p>
<p>De opties zijn O&I op spoorweggebied te ondersteunen aan de hand van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traditionele oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van Horizon Europa; • een medegeprogrammeerd partnerschap; of • een geïnstitutionaliseerd partnerschap op grond van artikel 187 VWEU. <p>Het geïnstitutionaliseerde partnerschap verdient de voorkeur omdat het als enige een platform biedt voor de gemeenschappelijke ontwikkeling van O&I op basis van een samenhangende algemene visie. Het is ook de beste optie om een langetermijnstrategie en -betrokkenheid van de industrie en de EU tot stand te brengen. Het heeft zijn waarde bewezen in de huidige Gemeenschappelijke Onderneming S2R. De stabiliteit van deze optie en de juridisch bindende toezeggingen van de EU en de partners uit de sector zouden van cruciaal belang zijn om de belanghebbenden te mobiliseren in de nasleep van de COVID-19-uitbraak en de verwachte economische gevolgen daarvan, die bezuinigingen op het gebied van O&I-investeringen van de sector zouden kunnen inhouden.</p>
<p>Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?</p>
<p>Meer dan 65 % van de respondenten gaf aan geïnstitutionaliseerde partnerschappen de meest geschikte manier te vinden om de uitdagingen op spoorweggebied aan te gaan en het Europese spoorwegsysteem te hervormen. Zij wezen met name op de hele productontwikkelingscyclus, de langetermijnbetrokkenheid en de marktintroductie.</p>
<p>C. Effecten van de voorkeursoptie</p>
<p>Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</p>
<p>Een geïnstitutionaliseerd partnerschap is de beste manier om ervoor te zorgen dat de particuliere en publieke sector ten volle betrokken blijven bij de ontwikkeling en uitvoering van een langetermijnstrategie voor O&I op spoorweggebied, en tegelijkertijd een brede deelname van de belangrijkste belanghebbenden aan te moedigen. Deze optie zorgt voor aanzienlijke wetenschappelijke, economische, technologische en maatschappelijke effecten, zoals de marktintroductie van innovatieve oplossingen en emissiereducties. Ook zal het de financiële middelen en middelen in natura van de sector benutten om het effect van de door de Commissie verstrekte financiering zo groot mogelijk te maken.</p>
<p>Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</p>
<p>De Gemeenschappelijke Onderneming S2R kost 3,5 miljoen EUR (1,6 miljoen EUR administratiekosten + 1,9 miljoen EUR personeelskosten) per jaar. De totale bedrijfskosten mogen niet meer bedragen dan 27 miljoen EUR (50 % van de EU; 50 % van andere leden). Deze basiskosten moeten worden aangepast op basis van de ambitie, het programma en de begroting van de kandidaat voor het partnerschap voor de hervorming van de Europese spoorwegen.</p>

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?
<p>Een uitgebreide deelname van belanghebbenden en de totstandbrenging van netwerken tussen universiteiten en onderzoeksorganisaties onder de coördinatie van het toekomstige partnerschap zouden een grotere betrokkenheid van kmo's bevorderen, die voldoende flexibel zijn om innovaties te ontwikkelen en deze relatief snel op de markt te brengen.</p> <p>Een geïnstitutionaliseerd partnerschap zou een aanzienlijk effect hebben op het concurrentievermogen van zowel de spoorvervoersindustrie als de toeleveringsindustrie. Het zou ervoor zorgen dat een groot deel van de O&I-resultaten door de markt wordt opgepikt.</p>
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?
<p>Een geïnstitutionaliseerd partnerschap zou de administratie met betrekking tot de deelname van de leden aan de O&I-activiteiten kunnen vereenvoudigen. Het zou kunnen zorgen voor afstemming tussen de nationale O&I-programma's op spoorweggebied en dus voor een beter gebruik van overheidsmiddelen in het algemeen.</p>
Zijn er nog andere significante gevolgen?
<p>Het initiatief zou:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ de rechten van de EU-burgers aanzienlijk versterken door meer nadruk te leggen op de integratie van nationale, regionale en lokale spoorwegsysteem met andere vervoerswijzen; en ✓ een doeltreffende dialoog mogelijk maken tussen degenen die betrokken zijn bij O&I-activiteiten en de verantwoordelijken voor het spoorwegbeleid en de regelgeving op internationaal en nationaal niveau (met inbegrip van internationale normalisatie-instellingen).
Evenredigheid
<p>Een geïnstitutionaliseerd partnerschap zou ervoor zorgen dat de particuliere en de publieke sector ten volle betrokken blijven bij de ontwikkeling en uitvoering van een langetermijnstrategie voor O&I op spoorweggebied en dat de financiële middelen en de middelen in natura van de sector worden ingezet om de impact van de financiering door de Commissie optimaal te benutten en de "Green Deal"-prioriteiten te verwezenlijken. De voorkeursoptie gaat dan ook niet verder dan nodig is om het oorspronkelijke probleem op te lossen en de doelstellingen van het initiatief te verwezenlijken.</p>
D. Evaluatie
Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?
<p>Een tussentijdse evaluatie van het voorgestelde geïnstitutionaliseerde partnerschap zou drie jaar na de start ervan worden uitgevoerd.</p>