



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 16.12.2013  
COM(2013) 922 final

2013/0445 (NLE)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES RATES**

**zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“**

{SWD(2013) 534 final}

{SWD(2013) 535 final}

# INHALTSVERZEICHNIS

BEGRÜNDUNG.....	5
1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS.....	5
1.1 Allgemeiner Kontext.....	5
1.2 Gründe für ein gemeinsames Unternehmen im Bereich des Schienenverkehrs sowie seine Ziele .....	5
2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN .....	7
2.1 Konsultation der Interessenträger und Nutzung von Expertenwissen .....	7
2.2 Folgenabschätzung.....	7
3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS .....	8
3.1 Inhalt des Vorschlags .....	8
3.2 Rechtsgrundlage.....	9
3.3 Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit.....	9
4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT .....	9
VERORDNUNG DES RATES zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“ .....	11
RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	25
1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	25
1.1 Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative.....	25
1.2 Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur:.....	25
1.3 Art des Vorschlags/der Initiative .....	25
1.4 Ziel(e).....	25
1.5 Begründung des Vorschlags/der Initiative.....	25
1.6 Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen.....	25
1.7 Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung .....	25
2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN.....	25
2.1 Monitoring und Berichterstattung .....	25
2.2 Verwaltungs- und Kontrollsystem .....	25
2.3 Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten.....	25
3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE .....	25
3.1 Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) .....	25
3.2 Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben.....	25
3.2.1. Übersicht .....	25

3.2.2.	Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel .....	25
3.2.3.	Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel .....	25
3.2.4.	Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen .....	25
3.2.5.	Finanzierungsbeitrag Dritter .....	25
3.3	Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen .....	25
1.	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	26
1.1.	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative .....	26
1.2.	Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur:.....	26
1.3.	Art des Vorschlags/der Initiative .....	26
1.4.	Ziel(e).....	26
1.4.1.	Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission .....	26
1.4.2.	Einzelziele(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en).....	26
1.4.3.	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen .....	27
1.4.4.	Leistungs- und Erfolgsindikatoren .....	27
1.5.	Überwachung und Berichterstattung auf Programmebene, auf der Grundlage von Projekt- und Arbeitspaketdaten, einschließlich der Überwachung der Qualität der Leistungen anhand mehrerer Erfüllungskriterien; Überwachung des Projektmanagements zur Überprüfung seiner Gesamtqualität und der Einhaltung des strategischen Arbeitsprogramms. Begründung des Vorschlags/der Initiative .....	27
1.5.1.	Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf.....	27
1.5.2.	Mehrwert durch die Intervention der EU .....	28
1.5.3.	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse .....	28
1.5.4.	Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte .....	28
1.6.	Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen.....	30
1.7.	Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung .....	30
2.	VERWALTUNGSMASSNAHMEN.....	31
2.1.	Monitoring und Berichterstattung .....	31
2.2.	Verwaltungs- und Kontrollsystem .....	31
2.2.1.	Ermittelte Risiken.....	31
2.2.2.	Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle .....	31
2.2.3.	Kosten und Nutzen der Kontrollen .....	31
2.2.4.	Voraussichtliches Fehlerrisiko .....	32
2.3.	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten .....	32
3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE .....	34

3.1.	Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) .....	34
3.2.	Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben.....	35
3.2.1.	Übersicht .....	35
3.2.2.	Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel .....	37
3.2.3.	Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel.....	38
3.2.3.1.	Übersicht .....	38
3.2.3.2.	Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen.....	40
3.2.4.	Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen .....	42
3.2.5.	Finanzierungsbeitrag Dritter .....	42

# **BEGRÜNDUNG**

## **1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS**

### **1.1 Allgemeiner Kontext**

Die ehrgeizigen Ziele der EU im Zusammenhang mit dem Klimawandel, der Energieversorgung und der Umwelt implizieren, dass der Schienenverkehr in den nächsten Jahrzehnten einen erheblichen Anteil der immer größeren Nachfrage im Beförderungsbereich übernehmen muss. In ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“<sup>1</sup> von 2011 unterstreicht die Kommission die Bedeutung der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, um ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes Verkehrssystem in Europa zu verwirklichen. Folglich hat sie Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket<sup>2</sup> verabschiedet, mit denen die noch bestehenden administrativen, technischen und regulatorischen Hindernisse beseitigt werden sollen, die dem Eisenbahnsektor sowohl hinsichtlich der Marktöffnung als auch in Bezug auf die Interoperabilität im Weg stehen. Allerdings ist es unverzichtbar, dass für das übergeordnete Ziel der Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenverkehr und der Verwirklichung einer effizienteren Branche, die auf die Bedürfnisse der Kunden eingeht, in der gesamten Wertschöpfungskette des Eisenbahnsektors – bei den Geschäftsmodellen, den Dienstleistungen und den Produkten – innovative Konzepte verfolgt werden. Diese wiederum verlangen eine drastische Steigerung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen.

Eines der wichtigsten Ziele des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ (2014-2020) ist die Stärkung der europäischen Industrie durch Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Innovation in einer Reihe von Schlüsselindustriezweigen. Das Programm sieht insbesondere die Schaffung öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) vor, um diese Sektoren zu unterstützen und ihnen zu helfen, einen Beitrag zur Bewältigung einiger der zentralen Herausforderungen Europas zu leisten. Als Teil ihres im Juli 2013 angekündigten Investitionspakets für Innovationen<sup>3</sup> hat die Kommission bereits mehrere Legislativvorschläge für ÖPP vorgelegt, die mit dem Rahmenprogramm „Horizont 2020“ in Form von gemeinsamen Unternehmen zur Umsetzung gemeinsamer Technologieinitiativen in verschiedenen Industriesektoren eingerichtet werden sollen. Der vorliegende Vorschlag steht mit dem Konzept in Einklang, das auf die gemeinsamen Unternehmen der gemeinsamen Technologieinitiativen des Investitionspakets für Innovationen Anwendung findet.

### **1.2 Gründe für ein gemeinsames Unternehmen im Bereich des Schienenverkehrs sowie seine Ziele**

Die Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs in Europa ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik der EU, damit die Schiene erfolgreich mit den anderen Verkehrsträgern konkurrieren kann. Die neuen Technologien können wesentlich zur Modernisierung des europäischen Eisenbahnsektors beitragen. Gleichzeitig lassen sich mit ihnen die operativen Kosten und die Infrastrukturkosten senken und neue Geschäftsmöglichkeiten für die europäische Eisenbahnzulieferindustrie schaffen. In den letzten Jahrzehnten haben erhebliche Investitionen in Forschung und Innovation für den Schienenverkehr der EU dazu beigetragen, dass die europäische Zulieferindustrie ihre weltweit führende Position aufrecht erhalten konnte, insbesondere mit der Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszügen, ERTMS,

---

<sup>1</sup> Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144 endg.

<sup>2</sup> „Das vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU“, COM(2013) 25 final.

<sup>3</sup> COM(2013) 494 final.

automatisierten U-Bahn-Systemen usw. Aus einer vor kurzem veröffentlichten Studie der Kommission über die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnzulieferindustrie<sup>4</sup> geht jedoch hervor, dass Asien inzwischen im Begriff ist, Europa als den größten Zuliefermarkt im Schienenverkehrssektor zu überholen, was auf erhöhte Investitionen in Forschung und Innovation in Ländern wie China und Korea zurückzuführen ist.

Gleichzeitig leiden Forschung und Innovation im Schienenverkehrssektor unter den folgenden ausgeprägten Marktversagensfaktoren und systembedingten Mängeln, die ein Eingreifen der öffentlichen Hand rechtfertigen:

- hohes Maß an kundenspezifischer Anpassung aufgrund der großen Vielfalt an nationalen Normen und Betriebsbedingungen;
- Fehlen eines systemweiten Ansatzes für Innovation wegen der begrenzten bzw. unkoordinierten Einbeziehung der Akteure der gesamten Wertschöpfungskette und der Komplexität der Schnittstellen zwischen den Teilsystemen des Eisenbahnsektors;
- begrenzte private Investitionen in Forschung und Innovation sowie begrenzte Markteinführung von Innovationen aufgrund der niedrigen Betriebssicherheitsreserven und der Finanzierungslücken im gesamten Innovationszyklus;
- erhöhte finanzielle Risiken aufgrund der Kapitalintensität von Investitionen und der langen Produktlebenszyklen.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen wird ein koordinierter Ansatz der EU für Forschung und Innovation im Schienenverkehrssektor in Form der Gründung eines gemeinsamen Unternehmens vorgeschlagen, um die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des EU-Schienenverkehrssektors gegenüber den anderen Verkehrsträgern und gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu fördern.

Das vorgeschlagene gemeinsame Unternehmen im Schienenverkehrssektor verfolgt folgende allgemeinen Ziele:

- Erleichterung der Entwicklung einer gemeinsamen Vision und Aufstellung einer strategischen Agenda;
- Entwicklung eines Programmplanungskonzepts für die europäische Forschung und Innovation, damit eine breit angelegte Ausrichtung verwirklicht wird, die sämtliche potenziellen Partner einbezieht;
- Aufbau einer kritischen Masse, damit die benötigte Größenordnung und der erforderliche Umfang erreicht werden;
- Gewährleistung einer effizienten Nutzung der öffentlichen und privaten Ressourcen.

Insbesondere durch Entwicklung, Integration, Demonstration und Validierung innovativer Technologien und Lösungen für Schienenfahrzeuge, Infrastruktur und Verkehrsmanagementsysteme wird das gemeinsame Unternehmen zur Beschleunigung und Erleichterung der Markteinführung entscheidender technologischer Neuerungen beitragen, die anhand quantifizierbarer Leistungsindikatoren gemessen werden können, u.a. folgender:

- Lebenszykluskosten und Wettbewerbsfähigkeit, d. h. Verringerung der Gesamtkosten des Schienenverkehrs, wodurch die Kosten für die Nutzer und – wegen Kürzung der staatlichen Subventionen – für den Steuerzahler gesenkt werden können;

---

<sup>4</sup> EK, „Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry“ (Überblick über den Sektor und Wettbewerbsfähigkeitsanalyse der Eisenbahnzulieferindustrie), Mai 2012, S. 100.

- Kapazität und Nachfrage der Nutzer, d. h. Häufigkeit von Zügen/U-Bahnen/Straßenbahnen pro Stunde auf einer bestimmten Strecke, sowie Auslastungsfaktor der Optionen im Personen- und Güterverkehr;
- Zuverlässigkeit und Qualität der Dienste, d. h. Verbesserungen bei der Pünktlichkeit, da die Passagiere im Schienenverkehr ihr Ziel rechtzeitig erreichen müssen, was sich aber auch auf den Investitionsbedarf für neue Fuhrparks auswirkt, da zwar weniger, aber zuverlässige Fahrzeuge benötigt werden.

Darüber hinaus werden diese Durchbrüche zur Beseitigung der verbleibenden technischen Hindernisse, die dem Schienenverkehrssektor in Bezug auf Interoperabilität und Effizienz im Weg stehen, und zur Verringerung der negativen mit dem Eisenbahnverkehr verbundenen externen Effekte beitragen.

Studien über die Schienenverkehrsindustrie zufolge würde ein koordinierter Forschungs- und Innovationsaufwand zwischen 800 Mio. EUR und 1 Mrd. EUR, der innerhalb einer genau definierten öffentlich-privaten Partnerschaftsstruktur aufgebracht würde, zu einer Senkung der Lebenszykluskosten um insgesamt bis zu 50 %, einer generellen Kapazitätserhöhung um bis zu 100 % und einer Steigerung der Zuverlässigkeit um insgesamt bis zu 50 % in den verschiedenen Segmenten des Schienenverkehrsmarktes führen.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

### **2.1 Konsultation der Interessenträger und Nutzung von Expertenwissen**

Mit den Interessenträgern fanden umfassende Konsultationen statt. Am 28. Juni 2013 wurde eine webgestützte offene Konsultation eingeleitet. Sie lief über 12 Wochen (bis 19. September 2013) und eröffnete allen interessierten Akteuren die Möglichkeit, ihre Meinung zu äußern. Insgesamt gingen 372 Antworten ein, darunter 152 Antworten von Einzelpersonen und 220 von Vertretern von Unternehmen, Einrichtungen oder Institutionen. Die Antworten kamen aus 24 verschiedenen EU-Ländern und sind daher für die gesamte EU repräsentativ. 60 % der Antworten stammten aus den fünf Ländern, in die derzeit der Löwenanteil der EU-Forschungsfördermittel für den Schienenverkehrssektor fließen: Frankreich, Spanien, Italien, Deutschland und das Vereinigte Königreich.

Die Mehrheit der Antworten kamen von Unternehmen der Privatwirtschaft (42 %), gefolgt von Forschungseinrichtungen und Hochschulen (21,8 %), Industrieverbänden und Handelskammern (11,5 %), KMU (10 %) und Behörden (5,5 %). Der Rest entfiel auf NRO, Selbständige und sonstige. Die Teilnehmer der Konsultation gehörten überwiegend der Eisenbahnzulieferindustrie (Rollmaterial, Fahrzeugteile, Bauleistungen) an, nur 5 % der Antworten stammten von Infrastrukturbetreibern und 4 % von Eisenbahnunternehmen.

Diese Online-Konsultation wurde durch individuelle Zusammenkünfte mit Vertretern des Sektors ergänzt.

Am 12. September 2013 wurde eine Anhörung abgehalten, an der 85 Vertreter der Interessenträger teilnahmen. Weitere Einzelheiten zu diesem Konsultationsverfahren sind Anhang V der Folgenabschätzung zu entnehmen.

### **2.2 Folgenabschätzung**

Der Verordnungsvorschlag war Gegenstand einer Folgenabschätzung der Kommission, die dem Vorschlag beigelegt ist. In der Folgenabschätzung wurden unterschiedliche Optionen für die Durchführung künftiger Forschungs- und Innovationstätigkeiten zum Schienenverkehr analysiert, darunter auch die Fortsetzung der Verbundforschung, die Errichtung einer



vertraglichen ÖPP, die Errichtung einer institutionellen ÖPP in Form eines gemeinsamen Unternehmens oder die Koordinierung der Forschungs- und Innovationstätigkeiten durch die Europäische Eisenbahnagentur. In der Folgenabschätzung wurde – unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit den bestehenden gemeinsamen Unternehmen – der Schluss gezogen, dass trotz der längeren Vorlaufzeit die Gründung eines gemeinsamen Unternehmens die am besten geeignete Leitungsstruktur für die Durchführung künftiger Forschungs- und Innovationstätigkeiten zum Schienenverkehr darstellt.

Die wichtigsten Vorteile des gemeinsamen Unternehmens sind, dass die Koordinierung, Programmplanung und Durchführung der Forschungs- und Innovationstätigkeiten zum Schienenverkehr in die Zuständigkeit einer einzigen, spezifischen Verwaltungsstruktur fallen, wodurch größere Kontinuität und eine geringere Fragmentierung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen möglich sind. Durch die Entwicklung eines langfristigen strategischen Plans und detaillierter Arbeitsprogramme in enger Zusammenarbeit mit allen Akteuren des Marktes wird für Qualität und Relevanz künftiger Forschungs- und Innovationsprojekte in Bezug auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors gesorgt. Durch die Führungsrolle der Kommission wird außerdem gewährleistet, dass die Forschungs- und Innovationsstrategie auf die Ziele des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ausgerichtet wird. Die Stabilität des gemeinsamen Unternehmens und die rechtsverbindlichen Verpflichtungen, die die EU und die Partner aus der Industrie mit ihm eingehen, werden eine stärkere Hebelwirkung als andere Optionen ausüben. Mit dem gemeinsamen Unternehmen wird außerdem für eine umfassende und ausgewogene Beteiligung der Interessenträger gesorgt, da die Mitgliedsbedingungen und Beratungsfunktionen flexibel und transparent gehandhabt werden.

Das gemeinsame Unternehmen ist auch den Ergebnissen der öffentlichen Konsultation zufolge die bevorzugte Option. Es wird als fast doppelt so wirksam wie jede andere Option angesehen: Vier von fünf Befragten hielten es für effektiv bzw. äußerst effektiv hinsichtlich der Bewältigung der ermittelten Herausforderungen.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **3.1 Inhalt des Vorschlags**

Dieser Vorschlag betrifft die Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“ (Gemeinsames Unternehmen S2R) auf der Grundlage von Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Auch für das Gemeinsame Unternehmen S2R werden die Standardbestimmungen der im Juli 2013 vorgelegten fünf Vorschläge für gemeinsame Unternehmen der gemeinsamen Technologieinitiativen gelten. Allerdings werden beim Gemeinsamen Unternehmen S2R – angesichts seines zentralen Ziels, zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beizutragen, – die staatlichen Stellen eine stärkere Rolle spielen, als dies bei den gemeinsamen Unternehmen der gemeinsamen Technologieinitiativen der Fall ist. Somit wird die Leitungsstruktur des Gemeinsamen Unternehmens S2R anders aussehen.

Das Gemeinsame Unternehmen S2R sollte für einen Zeitraum gegründet werden, der am 31. Dezember 2024 endet. Es wird gegründet von der Union, vertreten durch die Europäische Kommission, und von den anderen Gründungsmitgliedern als der Union, die in Anhang II der vorliegenden Verordnung aufgeführt sind. Die Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens S2R werden gemeinsam von der Union und den anderen Mitgliedern des Gemeinsamen Unternehmens S2R als der Union finanziert.



### **3.2 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 187 AEUV. Es werden die Beteiligungs- und Verbreitungsregeln für „Horizont 2020“ gelten.

### **3.3 Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit**

Die Ziele des Vorschlags können durch einzelstaatliche Programme nicht in ausreichendem Maße verwirklicht werden, denn die Aufgabe ist zu groß, als dass die einzelnen Mitgliedstaaten allein tätig werden könnten. Zwischen den einzelstaatlichen Programmen bestehen beträchtliche Unterschiede. Ihre Fragmentierung und partiellen Überschneidungen verlangen ein effizienteres Tätigwerden auf Ebene der Europäischen Union. Die Zusammenlegung und Koordinierung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen auf EU-Ebene ist daher erfolgversprechender: Zum einen kann so dem grenzüberschreitenden Charakter der zu entwickelnden Infrastrukturen und Technologien Rechnung getragen werden, zum anderen der Notwendigkeit, über ausreichende Ressourcen zu verfügen. Die Maßnahmen der EU werden zur Rationalisierung der Forschungsprogramme beitragen und die Interoperabilität der entwickelten Systeme gewährleisten. Dies geschieht nicht allein durch gemeinsame pränormative Forschungsarbeiten zur Vorbereitung von Normen, sondern auch durch eine De-facto-Standardisierung, die sich aus der engen Forschungszusammenarbeit und den grenzüberschreitenden Demonstrationsprojekten ergibt. Diese Standardisierung wird einen größeren Markt eröffnen und den Wettbewerb fördern. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die Bestimmungen dieser Verordnung nicht über das für die Erreichung ihrer Ziele erforderliche Maß hinaus.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der maximale Finanzbeitrag der Union zur „Shift2Rail“-Initiative wird auf 450 Mio. EUR<sup>5</sup>, einschließlich der EFTA-Beiträge, festgesetzt und wird aus den Mitteln des Gesamthaushaltsplans der Union bestritten, die für das Spezifische Programm zur Durchführung des Rahmenprogramms „Horizont 2020“ vorgesehen sind. Dieser Beitrag wird aus den für den Themenbereich „Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr“ des Teils „Gesellschaftliche Herausforderungen“ bereitgestellten Mitteln finanziert<sup>6</sup>. Der Betrag umfasst 52 Mio. EUR, die – bis zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens S2R – für die Finanzierung von Verbundforschungsmaßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs im Rahmen des H2020-Arbeitsprogramms für den Verkehrsbereich (2014-2015) bereitgestellt werden sollen. Diese Verbundforschungsmaßnahmen werden die Vorläufer der Forschungs- und Innovationsmaßnahmen sein, die später von dem Gemeinsamen Unternehmen S2R finanziert werden. Die Verwaltung dieser Maßnahmen und der entsprechenden Finanzmittel sowie alle Beträge, die nicht infolge der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zugeteilt wurden, können vom Gemeinsamen Unternehmen S2R übernommen werden, sobald es über die operative Fähigkeit zur Ausführung seines eigenen Haushalts verfügt. Zur Deckung der operativen Kosten steuert die Industrie Beiträge in mindestens der gleichen Höhe bei, wie sie die Union zur Verfügung stellt.

Die Verwaltungskosten des Gemeinsamen Unternehmens S2R betragen für seine gesamte Laufzeit höchstens 27 Mio. EUR. Diese Kosten werden zu gleichen Teilen durch finanzielle

---

<sup>5</sup> Richtbetrag zu jeweiligen Preisen. Der tatsächliche Betrag hängt von den für die GD MOVE und die GD RTD für das Thema „Intelligente, umweltverträgliche und integrierte Verkehrssysteme“ bereitgestellten Mitteln ab, die von der Haushaltsbehörde in der endgültigen Fassung des Finanzbogens genehmigt werden.

<sup>6</sup> Mit Ausnahme des Unionsbeitrags zu den Verwaltungskosten.

Beiträge der Union und der anderen Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens S2R als der Union gedeckt<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Die Mittel zur Deckung des Unionsbeitrags zu den Verwaltungskosten des Gemeinsamen Unternehmens S2R werden aus Haushaltslinien für Verwaltungsausgaben für „Horizont 2020“ entnommen.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES RATES**

### **zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 187 und Artikel 188 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>8</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Strategie Europa 2020<sup>10</sup> wird die Notwendigkeit hervorgehoben, günstige Rahmenbedingungen für Investitionen in Wissen und Innovation, einschließlich Öko-Innovationen, zu schaffen, um intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum in der Union zu erreichen.
- (2) In dem am 28. März 2011 verabschiedeten Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ („Weißbuch von 2011“)<sup>11</sup> wird die Notwendigkeit unterstrichen, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, damit ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem verwirklicht werden kann, und große gesellschaftliche Fragen wie die steigende Verkehrsnachfrage, die Verkehrsüberlastung, die Energieversorgungssicherheit und den Klimawandel anzugehen. Dem Weißbuch zufolge werden Innovationen für diese Strategie entscheidend sein; außerdem müsse die EU-Forschung den gesamten Zyklus von Forschung, Innovation und Einführung auf integrierte Weise – durch Konzentration auf die vielversprechendsten Technologien und das Zusammenbringen aller beteiligten Akteure – angehen.
- (3) Mit der Verordnung (EU) Nr. [...] /2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] 2013 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation für den Zeitraum 2014-2020 (Rahmenprogramm „Horizont 2020“)<sup>12</sup> wird eine größere Wirkung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen angestrebt, indem EU-Finanzmittel und Mittel der Privatwirtschaft im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) in Bereichen zusammengeführt werden, in denen Forschung und Innovation zu den Zielen der allgemeinen Wettbewerbsfähigkeit der Union und zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen beitragen können. Die Union

---

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>9</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>10</sup> KOM(2010) 2020 endg.

<sup>11</sup> Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144 endg.

<sup>12</sup> ABl... [RP, „Horizont 2020“].

kann sich an diesen Partnerschaften durch Finanzhilfen für gemeinsame Unternehmen beteiligen, die auf der Grundlage von Artikel 187 AEUV gegründet werden.

- (4) Gemäß dem Beschluss Nr. [...] /2013/EU des Rates vom [...] 2013 über das Spezifische Programm zur Durchführung des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ (2014-2020)<sup>13</sup> können gemeinsame Unternehmen, die auf der Grundlage des Rahmenprogramms „Horizont 2020“ unter den Bedingungen des Beschlusses gegründet wurden, unterstützt werden.
- (5) In der Mitteilung der Kommission „Öffentlich-private Partnerschaften im Rahmen von „Horizont 2020“ – ein leistungsstarkes Instrument für Innovation und Wachstum in Europa“<sup>14</sup> werden spezifische öffentlich-private Partnerschaften genannt, die unterstützt werden sollen, darunter die fünf gemeinsamen Unternehmen der gemeinsamen Technologieinitiativen und das Gemeinsame Unternehmen SESAR (Single European Sky ATM Research). Außerdem wird darauf abgehoben, dass angesichts des erforderlichen Forschungs- und Innovationsaufwands, der für den Aufbau einer Führungsrolle der EU im Bereich der Schienenverkehrstechnologien vonnöten ist, sowie der politischen Notwendigkeit der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ein gemeinsames Unternehmen im Eisenbahnsektor sinnvoll ist.
- (6) Die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über „Das vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU“ (das „vierte Eisenbahnpaket“)<sup>15</sup> wird betont, dass ein gemeinsames Unternehmen im Eisenbahnsektor notwendig ist, um durch die Förderung bahnbrechender Innovationen bei Schienenfahrzeugen im Personenverkehr, im Güterverkehr, bei Verkehrsmanagementsystemen und bei der Schieneninfrastruktur einen Beitrag zur Entwicklung der Schiene als Verkehrsträger zu leisten. Sie unterstreicht angesichts der Knappheit öffentlicher Mittel die Bedeutung eines besseren Preis-Leistungs-Verhältnisses im Schienenverkehr dank der Schaffung eines Binnenmarktes und fordert einen stärker europäisch ausgerichteten Ansatz für den Schienenverkehr, um die Verlagerung des Straßen- und Luftverkehrs auf die Schiene zu fördern.
- (7) Das Gemeinsame Unternehmen „Shift2Rail“ (im Folgenden „Gemeinsames Unternehmen S2R“) sollte eine ÖPP sein, durch die sich die Investitionen der Union in Forschung und Innovation für den Schienenverkehrssektor fördern und besser koordinieren lassen, damit der Übergang zu einem stärker integrierten, effizienten, nachhaltigen und attraktiven Eisenbahnverkehrsmarkt in der EU beschleunigt und erleichtert wird; dabei wird den Erfordernissen der Unternehmen der Eisenbahnbranche und dem übergeordneten Ziel der Vollendung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums Rechnung getragen. Insbesondere sollte das Gemeinsame Unternehmen S2R zu spezifischen Zielen beitragen, die im Weißbuch von 2011 und im vierten Eisenbahnpaket festgelegt sind: dazu gehören eine verbesserte Effizienz des Schienenverkehrssektors zur Entlastung der öffentlichen Haushalte, ein beträchtlicher Ausbau oder die Modernisierung der Schienennetzkapazität, damit die Schiene effektiv konkurrieren und einen deutlich höheren Anteil des Personen- und Güterverkehrs übernehmen kann, eine verbesserte

---

<sup>13</sup> ABl... [SP „Horizont 2020“].

<sup>14</sup> COM(2013) 494 final.

<sup>15</sup> COM(2013) 25 final.

Qualität der Schienenverkehrsdienste durch Orientierung an den Bedürfnissen der Passagiere und der Spediteure, die Beseitigung von technischen Hindernissen, die dem Sektor in Bezug auf die Interoperabilität im Weg stehen, und die Verringerung der negativen mit dem Eisenbahnverkehr verbundenen externen Effekte. Die Fortschritte des Gemeinsamen Unternehmens S2R im Hinblick auf die Verwirklichung dieser Ziele sollte anhand von zentralen Leistungsindikatoren gemessen werden.

- (8) Die Modalitäten der Organisation und Funktionsweise des Gemeinsamen Unternehmens S2R sollten in der Satzung des Gemeinsamen Unternehmens S2R als Teil dieser Verordnung festgelegt werden.
- (9) Als Gründungsmitglieder des Gemeinsamen Unternehmens S2R sollten die Union, vertreten durch die Kommission, und die in Anhang II aufgeführten anderen Gründungsmitglieder als die Union, die die in Anhang I dieser Verordnung festgelegte Satzung gebilligt haben, gelten. Diese anderen Gründungsmitglieder als die Union sind finanziell solide einzelne Rechtspersonen, die nach intensiven Konsultationen der Interessenträger schriftlich ihr Einverständnis erklärt haben, einen größeren finanziellen Beitrag zur Durchführung von Forschungstätigkeiten im Gegenstandsbereich des Gemeinsamen Unternehmens S2R innerhalb einer Struktur, die auf den Charakter einer öffentlich-privaten Partnerschaft zugeschnitten ist, zu leisten, und die finanziell dazu in der Lage sind.
- (10) Eine substantielle Beteiligung der Industrie ist ein wesentlicher Bestandteil der S2R-Initiative. Es ist daher von grundlegender Bedeutung, dass die öffentlichen Mittel für die S2R-Initiative durch Beiträge der Industrie in mindestens gleicher Höhe ergänzt werden. Die Mitgliedschaft wird daher anderen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Einrichtungen offen stehen, die bereit sind, die Ressourcen zur Verfügung zu stellen, die für die Durchführung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten im Gegenstandsbereich des Gemeinsamen Unternehmens S2R erforderlich sind.
- (11) Ziel des Gemeinsamen Unternehmens S2R sollte sein, die Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten der S2R-Initiative zu leiten, indem Mittel des öffentlichen und des privaten Sektors, die seine Mitglieder bereitstellen, gebündelt werden und auf interne und externe technische Ressourcen zurückgegriffen wird. Es sollte neue Formen der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors und den Akteuren außerhalb des traditionellen Schienenverkehrssektors aufbauen, die mit den Wettbewerbsregeln vereinbar sind, und die Erfahrung und das Fachwissen der Europäischen Eisenbahnagentur zu Fragen der Interoperabilität und der Sicherheit einbringen.
- (12) Um seine Ziele zu erreichen, sollte das Gemeinsame Unternehmen S2R finanzielle Unterstützung bereitstellen, vor allem in Form von Finanzhilfen an Mitglieder und durch die am besten geeigneten Maßnahmen, z. B. die Vergabe von Aufträgen oder die Gewährung von Finanzhilfen im Anschluss an Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen.
- (13) Die Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens S2R sollten transparent sein; daher sollte es alle relevanten verfügbaren Informationen an seine zuständigen Gremien weiterleiten sowie seine Tätigkeiten angemessen bekannt machen.
- (14) Die Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens S2R betreffen in erster Linie Forschung und Innovation. Die finanzielle Unterstützung durch die Union sollte daher aus dem Rahmenprogramm „Horizont 2020“ stammen. Im Hinblick auf maximale Wirkungskraft sollte das Gemeinsame Unternehmen S2R enge Synergien mit anderen

Unionsprogrammen und Förderinstrumenten aufbauen, z. B. mit der Fazilität „Connecting Europe“, den Europäischen Strukturfonds und dem Investmentfonds oder der Fazilität zur Finanzierung auf Risikoteilungsbasis.

- (15) Die Beiträge der anderen Mitglieder als der Union sollten in einer Beitrittsvereinbarung mit dem Gemeinsamen Unternehmen S2R festgelegt werden. Diese Beiträge sollten sich nicht nur auf die Verwaltungskosten des Gemeinsamen Unternehmens S2R und die Kofinanzierungsbeiträge beschränken, die für die Durchführung der von dem Gemeinsamen Unternehmen S2R unterstützten Forschungs- und Innovationsmaßnahmen erforderlich sind. Ihre Beiträge sollten – mit Blick auf eine starke Hebelwirkung – auch aus zusätzlichen, von ihnen durchzuführenden Tätigkeiten bestehen. Diese zusätzlichen Tätigkeiten sollten Beiträge zu der umfassenderen S2R-Initiative darstellen.
- (16) Die Beteiligung an indirekten Maßnahmen, die durch das Gemeinsame Unternehmen S2R unterstützt werden, sollte der Verordnung (EU) Nr. .../2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... 2013 über die Regeln für die Beteiligung am Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ (2014-2020)<sup>16</sup> sowie für die Verbreitung der Ergebnisse entsprechen.
- (17) Der Finanzbeitrag der Union für das Gemeinsame Unternehmen S2R sollte im Einklang mit dem Grundsatz der wirtschaftlichen Haushaltsführung und den einschlägigen Vorschriften für die indirekte Mittelverwaltung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1268/2012 der Kommission<sup>18</sup> verwaltet werden.
- (18) Rechnungsprüfungen der Empfänger von Unionsmitteln im Rahmen dieser Verordnung sollten in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. .../2013 [Rahmenprogramm „Horizont 2020“] auf eine Weise durchgeführt werden, durch die der Verwaltungsaufwand gering gehalten wird.
- (19) Die finanziellen Interessen der Union und der übrigen Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens S2R sollten während des gesamten Ausgabenzklus durch angemessene Maßnahmen geschützt werden, darunter die Prävention, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Einziehung entgangener, zu Unrecht gezahlter oder nicht ordnungsgemäß verwendeter Mittel sowie gegebenenfalls verwaltungsrechtliche und finanzielle Sanktionen im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012.
- (20) Der Interne Prüfer der Kommission sollte gegenüber dem Gemeinsamen Unternehmen S2R die gleichen Befugnisse ausüben, die er gegenüber der Kommission ausübt.
- (21) In Übereinstimmung mit Artikel 287 Absatz 1 AEUV kann im Gründungsakt von Einrichtungen oder sonstigen Stellen, die von der Union geschaffen werden, die Prüfung der Rechnungen über alle Einnahmen und Ausgaben dieser Einrichtungen durch den Rechnungshof ausgeschlossen werden. Gemäß Artikel 60 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 wird die Rechnungslegung der Einrichtungen im Sinne von Artikel 209 derselben Verordnung der Prüfung durch eine unabhängige Prüfstelle unterzogen, die unter anderem die Zuverlässigkeit der

---

<sup>16</sup> ABl. ... [BR „Horizont 2020“].

<sup>17</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

<sup>18</sup> ABl. L 362 vom 31.12.2012, S. 1.



Rechnungslegung sowie die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge beurteilt. Das Ziel der Vermeidung doppelter Rechnungsprüfungen rechtfertigt, dass die Rechnungslegung des Gemeinsamen Unternehmens S2R nicht durch den Rechnungshof geprüft werden sollte.

- (22) Um die Gründung des Gemeinsamen Unternehmens S2R zu erleichtern, sollte die Kommission solange für die Einrichtung und die Aufnahme der Tätigkeit des Unternehmens verantwortlich sein, bis dieses über die operativen Fähigkeiten zur Ausführung seines eigenen Haushaltsplans verfügt.
- (23) Da die Ziele des Gemeinsamen Unternehmens S2R2, nämlich die Stärkung der industriellen Forschung und Innovation in der gesamten Union, nicht in ausreichendem Maße von den Mitgliedstaaten verwirklicht und – im Interesse der Vermeidung von Überschneidungen, des Erreichens einer kritischen Masse und der optimalen Nutzung öffentlicher Mittel – besser auf Unionsebene erreicht werden können, kann die Union im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union Maßnahmen beschließen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1 – Gründung*

1. Zur Koordinierung und Verwaltung der Investitionen der Union in Forschung und Innovation für den europäischen Schienenverkehrssektor wird für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2024 ein gemeinsames Unternehmen im Sinne des Artikels 187 AEUV (nachstehend „Gemeinsames Unternehmen 'Shift2Rail“ oder „Gemeinsames Unternehmen S2R“) gegründet.
2. Das Gemeinsame Unternehmen S2R ist eine Einrichtung, die mit der Umsetzung einer öffentlich-privaten Partnerschaft gemäß Artikel 209 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> betraut ist.
3. Das Gemeinsame Unternehmen S2R besitzt Rechtspersönlichkeit. Es verfügt in jedem Mitgliedstaat über die weitest gehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt wird. Es kann bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.
4. Sitz des Gemeinsamen Unternehmens S2R ist Brüssel, Belgien.
5. Die Satzung des Gemeinsamen Unternehmens S2R ist in Anhang I niedergelegt.

#### *Artikel 2 – Ziele*

1. Das Gemeinsame Unternehmen S2R hat folgende allgemeinen Ziele:
  - (a) Beitrag zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. .../2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... 2013 über das Rahmenprogramm „Horizont 2020“ und insbesondere zu dem Themenbereich „Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr“ des Teils „Gesellschaftliche

---

<sup>19</sup> ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1.



Herausforderungen“ des Beschlusses Nr. .../2013/EU des Rates vom ... 2013 über das Spezifische Programm zur Durchführung von „Horizont 2020“;

- (b) Beitrag zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, zu einem schnelleren und kostengünstigeren Übergang zu einem attraktiveren, wettbewerbsfähigeren, effizienteren und nachhaltigeren europäischen Schienenverkehrssystem und zur Verlagerung des Straßen- und des Luftverkehrs auf die Schiene im Rahmen eines umfassenden und koordinierten Ansatzes, der dem Forschungs- und Innovationsbedarf des Schienenverkehrssystems und seiner Nutzer gerecht wird. Dabei sollten folgende Themengebiete behandelt werden: Schienenfahrzeuge, Schieneninfrastruktur und Verkehrsmanagement für die Marktsegmente des Güterverkehrs sowie des Fern-, Regional-, Nah- und Stadtverkehrs im Bereich Personenbeförderung sowie intermodale Verbindungen zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern, sodass den Nutzern eine integrierte End-to-End-Lösung für ihren Reise- und Beförderungsbedarf auf der Schiene geboten wird – von der Hilfestellung bei Transaktionen bis hin zur Unterstützung während der Fahrt;
- (c) Entwicklung – und Gewährleistung der wirksamen und effizienten Umsetzung – eines strategischen Masterplans („S2R-Masterplan“) gemäß Klausel 1 Nummer 4 der Satzung in Anhang I;
- (d) Wahrnehmung der Funktion als zentrale Anlaufstelle für Forschungs- und Innovationsmaßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs, die auf Ebene der Union gefördert werden, einschließlich Koordinierung der Projekte und Bereitstellung der einschlägigen Informationen für alle Beteiligten;
- (e) aktive Förderung der Beteiligung und Einbeziehung sämtlicher relevanter Akteure der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors und von außerhalb des traditionellen Schienenverkehrssektors, insbesondere von Produzenten von Eisenbahnausrüstung (sowohl von Schienenfahrzeugen als auch von Zugsteuerungssystemen) und deren Lieferkette, Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen (sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs), Leasing-Firmen für Schienenfahrzeuge, Zertifizierungsstellen, Berufsverbänden und Nutzervereinigungen (sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs), sowie der einschlägigen wissenschaftlichen Einrichtungen oder Wissenschaftskreise. Die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) im Sinne der Definition in der Empfehlung 2003/361/EG<sup>20</sup> der Kommission wird gefördert.

2. Insbesondere strebt das Gemeinsame Unternehmen S2R die Entwicklung, Integration, Demonstration und Validierung innovativer Technologien und Lösungen an, die den strengsten Sicherheitsnormen gerecht werden und deren Wert anhand zentraler Leistungsindikatoren gemessen werden kann, u.a. folgender:

- (a) eine Verringerung der Lebenszykluskosten des Schienenverkehrssystems um 50 % durch Senkung der Kosten für die Entwicklung, die Instandhaltung, den Betrieb und die Erneuerung der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge sowie durch höhere Energieeffizienz;

---

<sup>20</sup> Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

- (b) eine Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrssystems um 100 % zur Deckung der gestiegenen Nachfrage nach Dienstleistungen im Bereich der Personen- und Güterbeförderung auf der Schiene;
- (c) eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von Schienenverkehrsdiensten um 50 %;
- (d) die Beseitigung der verbleibenden technischen Hindernisse, die dem Schienenverkehrssektor in Bezug auf Interoperabilität und Effizienz im Weg stehen, insbesondere durch Klärung der Punkte, die in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) aufgrund mangelnder technischer Lösungen noch ungeklärt sind, und Gewährleistung der vollständigen Interoperabilität aller von dem Gemeinsamen Unternehmen S2R entwickelten Systeme und Lösungen;
- (e) Verringerung der mit dem Schienenverkehr verbundenen externen Effekte, insbesondere im Hinblick auf Lärm, Erschütterungen, Emissionen und sonstige Umweltauswirkungen.

### *Artikel 3 – Finanzbeitrag der Union*

1. Der maximale Finanzbeitrag der Union zur „Shift2Rail“-Initiative wird auf 450 Mio. EUR, einschließlich der EFTA-Beiträge, festgesetzt und wird aus den Mitteln des Gesamthaushaltsplans der Union, die für das Spezifische Programm zur Durchführung des Rahmenprogramms „Horizont 2020“ vorgesehen sind, im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Artikels 58 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer iv und der Artikel 60 und 61 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 für Einrichtungen im Sinne von Artikel 209 der genannten Verordnung geleistet. Dieser Betrag umfasst Folgendes:
  - (a) einen Höchstbeitrag zum Gemeinsamen Unternehmen S2R zur Deckung der Verwaltungskosten und der operativen Kosten in Höhe von 398 Mio. EUR. Zu den Verwaltungskosten trägt die Union höchstens 13,5 Mio. EUR bei;
  - (b) einen zusätzlichen Betrag in Höhe von höchstens 52 Mio. EUR, der im Rahmen des H2020-Arbeitsprogramms für den Verkehrsbereich (2014-2015) bereitgestellt wird. Die Verwaltung dieses Zusatzbeitrags kann von dem Gemeinsamen Unternehmen S2R übernommen werden, sobald es über die operativen Fähigkeiten zur Ausführung seines eigenen Haushaltsplans verfügt.
2. Zusätzliche Mittel in Ergänzung des in Absatz 1 genannten Beitrags können mit Hilfe anderer Unionsinstrumente zur Förderung von Maßnahmen beigesteuert werden, die die Einführung ausgereifter Ergebnisse des Gemeinsamen Unternehmens S2R zum Gegenstand haben.
3. Die Bestimmungen für den Beitrag der Union werden in einer Übertragungsvereinbarung und in jährlichen Vereinbarungen über Mittelübertragungen niedergelegt, die die Kommission im Namen der Union mit dem Gemeinsamen Unternehmen S2R abschließt.
4. In der Übertragungsvereinbarung nach Absatz 3 sind die in Artikel 58 Absatz 3 und in den Artikeln 60 und 61 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 sowie in Artikel 40 der Delegierten Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1268/2012 genannten Aspekte sowie Folgendes zu regeln:

- (a) die Anforderungen an den Beitrag des Gemeinsamen Unternehmens S2R im Hinblick auf die einschlägigen Leistungsindikatoren gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. .../EU [Spezifisches Programm zur Durchführung des Rahmenprogramms „Horizont 2020“];
- (b) die Anforderungen an den Beitrag des Gemeinsamen Unternehmens S2R im Hinblick auf die Überwachung gemäß Anhang III des Beschlusses Nr. .../EU [Spezifisches Programm zur Durchführung des Rahmenprogramms „Horizont 2020“];
- (c) die spezifischen Leistungsindikatoren für die Funktionsweise des Gemeinsamen Unternehmens S2R;
- (d) die Vorkehrungen für die Bereitstellung der Daten, die die Kommission für die Formulierung ihrer Forschungs- und Innovationspolitik und die Erfüllung ihrer Verbreitungs- und Berichtspflichten benötigt;
- (e) den Einsatz der Humanressourcen und diesbezügliche Veränderungen, insbesondere die Einstellungen nach Funktions-, Besoldungs- und Laufbahngruppe, das Neueinstufungsverfahren sowie Änderungen der Zahl der Mitarbeiter.

#### *Artikel 4 – Beiträge von anderen Mitgliedern als der Union*

1. Die anderen Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens S2R als die Union leisten ihren jeweiligen Beitrag oder veranlassen die mit ihnen verbundenen Rechtspersonen, diesen zu leisten. Der Gesamtbeitrag aller anderen Mitglieder als der Union während des in Artikel 1 genannten Zeitraums beläuft sich auf mindestens 470 Mio. EUR
2. Der in Absatz 1 genannte Beitrag umfasst Folgendes:
  - (a) Beiträge zum Gemeinsamen Unternehmen S2R in Höhe von mindestens 350 Mio. EUR gemäß Klausel 15 Nummer 2 und Klausel 15 Nummer 3 Buchstabe b der Satzung in Anhang I, einschließlich mindestens 200 Mio. EUR von den anderen Gründungsmitgliedern als der Union und den mit ihnen verbundenen Rechtspersonen, und mindestens 150 Mio. EUR von assoziierten Mitgliedern und den mit ihnen verbundenen Rechtspersonen;
  - (b) Sachbeiträge in Höhe von mindestens 120 Mio. EUR, von denen mindestens 70 Mio. EUR von den anderen Gründungsmitgliedern als der Union und den mit ihnen verbundenen Rechtspersonen stammen, und von mindestens 50 Mio. EUR von assoziierten Mitgliedern und den mit ihnen verbundenen Rechtspersonen, die den Kosten entsprechen, die ihnen bei zusätzlichen Tätigkeiten entstehen, die sie außerhalb des Arbeitsplans des Gemeinsamen Unternehmens S2R durchführen; diese Tätigkeiten ergänzen den Arbeitsplan und tragen zu den Zielen des S2R-Masterplans bei. Sonstige Förderprogramme der Union können diese Kosten in Übereinstimmung mit den geltenden Regeln und Verfahren mittragen. In solchen Fällen ersetzt die Finanzierung durch die Union nicht die Sachbeiträge der anderen Mitglieder als der Union oder der mit ihnen verbundenen Rechtspersonen.

Die in Buchstabe b genannten Kosten kommen nicht für eine finanzielle Unterstützung durch das Gemeinsame Unternehmen S2R in Frage. Die entsprechenden Tätigkeiten werden in einer Beitrittsvereinbarung im Sinne von

Klausel 3 Nummer 2 der Satzung in Anhang I aufgeführt, in dem der voraussichtliche Wert der Beiträge angegeben ist.

3. Die anderen Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens S2R als die Union melden jährlich bis zum 31. Januar dem Verwaltungsrat des Gemeinsamen Unternehmens S2R den Wert der Beiträge nach Absatz 2, die in jedem der vorhergehenden Geschäftsjahre geleistet wurden.
4. Für die Zwecke der Bestimmung des Werts der Sachbeiträge gemäß Absatz 2 Buchstabe b und Klausel 15 Nummer 3 Buchstabe b der Satzung in Anhang I werden die Kosten nach den üblichen Kostenrechnungsverfahren der betreffenden Rechtspersonen, den Rechnungslegungsgrundsätzen des Landes, in dem die betreffende Rechtsperson niedergelassen ist, und den relevanten internationalen Rechnungslegungsstandards (International Accounting Standards/International Financial Reporting Standards) bestimmt. Die Kosten werden von einem unabhängigen externen Prüfer zertifiziert, der von der jeweiligen Rechtsperson benannt wird. Die Bestimmung des Werts der Beiträge wird vom Gemeinsamen Unternehmen S2R überprüft. Bei verbleibenden Unsicherheiten kann das Gemeinsame Unternehmen S2R eine Prüfung der Wertbestimmung gemäß Klausel 20 der Satzung vornehmen.
5. Einem anderen Mitglied des Gemeinsamen Unternehmens S2R als der Union, das seinen Verpflichtungen in Bezug auf die in Absatz 2 genannten Beiträge nicht innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf der in seiner Beitrittsvereinbarung festgelegten Frist nachkommt, wird das Stimmrecht im Verwaltungsrat entzogen, bis seine Verpflichtungen erfüllt sind. Wenn es die Verpflichtungen nach Ablauf einer weiteren Frist von sechs Monaten immer noch nicht erfüllt, wird seine Mitgliedschaft aufgehoben.
6. Zusätzlich zu Absatz 5 kann die Kommission die Zahlung des Finanzbeitrags der Union zum Gemeinsamen Unternehmen S2R beenden, den Beitrag anteilmäßig kürzen oder seine Zahlung aussetzen oder das Abwicklungsverfahren gemäß Klausel 23 Nummer 2 der Satzung in Anhang I einleiten, wenn diese Mitglieder oder die mit ihnen verbundenen Rechtspersonen die in Absatz 2 genannten Beiträge nicht, nur teilweise oder verspätet leisten.

#### *Artikel 5 – Finanzregelung*

Das Gemeinsame Unternehmen S2R beschließt eine eigene Finanzregelung gemäß Artikel 209 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und der Verordnung (EU) Nr. ... [Delegierte Verordnung über die Musterfinanzregelung für Einrichtungen im Sinne von Artikel 209 der Haushaltsordnung].

#### *Artikel 6 – Personal*

1. Für das Personal des Gemeinsamen Unternehmens S2R gelten das Statut der Beamten der Europäischen Union und die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union, festgelegt durch die Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 des Rates<sup>21</sup>, sowie die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Union erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

---

<sup>21</sup> ABl. 56 vom 4.3.1968, S. 1.

2. Der Verwaltungsrat übt in Bezug auf das Personal des Gemeinsamen Unternehmens S2R die Befugnisse aus, die der Anstellungsbehörde durch das Statut der Beamten und der Stelle, die zum Abschluss von Dienstverträgen ermächtigt ist, durch die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragen wurden (nachstehend „Befugnisse der Anstellungsbehörde“).

Der Verwaltungsrat erlässt gemäß Artikel 110 des Statuts der Beamten einen Beschluss auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 des Statuts der Beamten und Artikel 6 der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, durch den dem Exekutivdirektor die entsprechenden Befugnisse der Anstellungsbehörde übertragen und die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die Befugnisübertragung ausgesetzt werden kann. Der Exekutivdirektor kann diese Befugnisse weiter übertragen.

In Ausnahmefällen kann der Verwaltungsrat die Übertragung von Befugnissen der Anstellungsbehörde auf den Exekutivdirektor sowie die von diesem weiter übertragenen Befugnisse durch einen Beschluss vorübergehend aussetzen und die Befugnisse selbst ausüben oder sie einem seiner Mitglieder oder einem anderen Bediensteten des Gemeinsamen Unternehmens S2R als dem Exekutivdirektor übertragen.

3. Der Verwaltungsrat erlässt im Einklang mit Artikel 110 des Statuts die geeigneten Durchführungsbestimmungen zum Statut der Beamten und zu den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten.
4. Die Personalstärke wird im Stellenplan des Gemeinsamen Unternehmens S2R unter Angabe der Zahl der Planstellen auf Zeit nach Funktions- und Besoldungsgruppen und der Zahl der Vertragsbediensteten (in Vollzeitäquivalenten) in Übereinstimmung mit seinem jährlichen Haushaltsplan festgelegt.
5. Das Personal des Gemeinsamen Unternehmens S2R besteht aus Bediensteten auf Zeit und Vertragsbediensteten.
6. Sämtliche Personalausgaben trägt das Gemeinsame Unternehmen S2R.

#### *Artikel 7 – Abgeordnete nationale Sachverständige und Praktikanten*

1. Das Gemeinsame Unternehmen S2R kann abgeordnete nationale Sachverständige und Praktikanten einsetzen, die keine Bediensteten des Gemeinsamen Unternehmens sind. Die Zahl der abgeordneten nationalen Sachverständigen (in Vollzeitäquivalenten) ist den Angaben zum Personal nach Artikel 6 Absatz 4 hinzuzufügen; dabei ist der jährliche Haushaltsplan einzuhalten.
2. Der Verwaltungsrat erlässt einen Beschluss zur Festlegung der Regeln für die Abordnung nationaler Sachverständiger an das Gemeinsame Unternehmen S2R und den Einsatz von Praktikanten.

#### *Artikel 8 – Vorrechte und Befreiungen*

Das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Union findet auf das Gemeinsame Unternehmen S2R und sein Personal Anwendung.



### *Artikel 9 – Haftung des Gemeinsamen Unternehmens S2R*

1. Für die vertragliche Haftung des Gemeinsamen Unternehmens S2R sind die einschlägigen Vertragsbestimmungen und das für die jeweilige Vereinbarung, den jeweiligen Beschluss oder den jeweiligen Vertrag geltende Recht maßgebend.
2. Im Rahmen der außervertraglichen Haftung leistet das Gemeinsame Unternehmen S2R für alle Schäden, die sein Personal in Ausübung seiner Tätigkeit verursacht, Schadenersatz gemäß den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die allen Mitgliedstaaten gemeinsam sind.
3. Etwaige Schadenersatzzahlungen des Gemeinsamen Unternehmens S2R aufgrund der Haftung gemäß den Absätzen 1 und 2 sowie die damit zusammenhängenden Kosten und Ausgaben gelten als Ausgaben des Gemeinsamen Unternehmens S2R und werden aus seinen Mitteln bestritten.
4. Für die Erfüllung seiner Verpflichtungen haftet ausschließlich das Gemeinsame Unternehmen S2R.

### *Artikel 10 – Zuständigkeit des Gerichtshofs und anwendbares Recht*

1. Der Gerichtshof der Europäischen Union ist unter den im AEUV festgelegten Bedingungen sowie in folgenden Fällen zuständig:
  - (a) für Streitfälle zwischen den Mitgliedern, die sich auf den Gegenstand dieser Verordnung beziehen;
  - (b) aufgrund von Schiedsklauseln in Vereinbarungen, Beschlüssen oder Verträgen, die das Gemeinsame Unternehmen S2R geschlossen hat;
  - (c) für Schadenersatzstreitigkeiten aufgrund eines durch das Personal des Gemeinsamen Unternehmens S2R in Ausübung seiner Tätigkeit verursachten Schadens;
  - (d) für alle Streitsachen zwischen dem Gemeinsamen Unternehmen S2R und seinen Bediensteten innerhalb der Grenzen und unter den Bedingungen des Statuts der Beamten und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union.
2. In Angelegenheiten, die nicht durch diese Verordnung oder sonstige Vorschriften des Unionsrechts geregelt sind, gilt das Recht des Staates, in dem das Gemeinsame Unternehmen S2R seinen Sitz hat.

### *Artikel 11 – Bewertung*

1. Bis spätestens zum 31. Dezember 2017 nimmt die Kommission eine Zwischenbewertung des Gemeinsamen Unternehmens S2R vor. Die Kommission übermittelt die Schlussfolgerungen der Bewertung und ihre Anmerkungen dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 30. Juni 2018.
2. Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Zwischenbewertung nach Absatz 1 kann die Kommission Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 5 oder sonstige geeignete Maßnahmen ergreifen.
3. Innerhalb von sechs Monaten nach Abwicklung des Gemeinsamen Unternehmens S2R, in jedem Fall aber spätestens zwei Jahre nach Einleitung des Abwicklungsverfahrens gemäß Klausel 23 der Satzung in Anhang I, nimmt die

Kommission eine Abschlussbewertung des Gemeinsamen Unternehmens S2R vor. Die Ergebnisse dieser Abschlussbewertung werden dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt.

#### *Artikel 12 – Entlastung*

1. Die Entlastung für den Haushaltsvollzug hinsichtlich des Beitrags der Union zum Gemeinsamen Unternehmen S2R ist Teil der Entlastung der Kommission, die das Europäische Parlament auf Empfehlung des Rates im Einklang mit dem Verfahren gemäß Artikel 319 AEUV gewährt.
2. Das Gemeinsame Unternehmen S2R arbeitet umfassend mit den am Entlastungsverfahren beteiligten Organen zusammen und stellt gegebenenfalls alle zusätzlich benötigten Informationen bereit. Es kann in diesem Zusammenhang aufgefordert werden, an Sitzungen mit den jeweiligen Organen oder Einrichtungen teilzunehmen und den bevollmächtigten Anweisungsbefugten der Kommission zu unterstützen.

#### *Artikel 13 – Ex-post-Prüfungen*

1. Ex-post-Prüfungen der Ausgaben für indirekte Maßnahmen werden vom Gemeinsamen Unternehmen S2R gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. ... [Rahmenprogramm „Horizont 2020“] als Teil der indirekten Maßnahmen des Rahmenprogramms „Horizont 2020“ durchgeführt.
2. Im Interesse der Kohärenz kann die Kommission beschließen, die in Absatz 1 genannten Prüfungen durchzuführen.

#### *Artikel 14 – Schutz der finanziellen Interessen der Mitglieder*

1. Unbeschadet der Klausel 19 Nummer 4 der Satzung in Anhang I gewährt das Gemeinsame Unternehmen S2R Bediensteten der Kommission und anderen von dem Gemeinsamen Unternehmen S2R oder der Kommission ermächtigten Personen sowie dem Rechnungshof Zugang zu seinen Standorten und Räumlichkeiten sowie zu allen Informationen, auch in elektronischer Form, die für die Rechnungsprüfungen erforderlich sind.
2. Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann auf der Grundlage der Bestimmungen und Verfahren der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996<sup>23</sup> Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit Vereinbarungen, Beschlüssen oder Verträgen, die im Rahmen dieser Verordnung finanziell unterstützt werden, ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.
3. Unbeschadet der Absätze 1 und 2 ist in Verträgen, Vereinbarungen und Beschlüssen, die sich aus der Durchführung dieser Verordnung ergeben, der Kommission, dem Gemeinsamen Unternehmen S2R, dem Rechnungshof und OLAF ausdrücklich die

<sup>22</sup> ABl. L 248 vom 18.9.2013, S. 1.

<sup>23</sup> ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2.



Befugnis zu erteilen, entsprechend ihren Zuständigkeiten derartige Rechnungsprüfungen und Untersuchungen durchzuführen.

4. Das Gemeinsame Unternehmen S2R stellt sicher, dass die finanziellen Interessen seiner Mitglieder angemessen geschützt und hierzu geeignete interne und externe Kontrollen durchgeführt werden.
5. Das Gemeinsame Unternehmen S2R tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die internen Untersuchungen durch OLAF<sup>24</sup> bei. Das Gemeinsame Unternehmen S2R beschließt die notwendigen Maßnahmen, um die durch OLAF durchgeführten internen Untersuchungen zu erleichtern.

#### *Artikel 15 – Vertraulichkeit*

Unbeschadet des Artikels 16 gewährleistet das Gemeinsame Unternehmen S2R den Schutz sensibler Informationen, deren Offenlegung die Interessen seiner Mitglieder oder der an den Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens S2R Beteiligten beeinträchtigen könnte.

#### *Artikel 16 - Transparenz*

1. Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission<sup>25</sup> gilt für Dokumente im Besitz des Gemeinsamen Unternehmens S2R.
2. Das Gemeinsame Unternehmen S2R legt die praktischen Einzelheiten für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 fest.
3. Unbeschadet des Artikels 10 kann gegen die Entscheidungen, die das Gemeinsame Unternehmen S2R gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 trifft, nach Maßgabe des Artikels 228 AEUV Beschwerde beim Bürgerbeauftragten eingelegt werden.
4. Das Gemeinsame Unternehmen S2R legt die praktischen Einzelheiten für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft<sup>26</sup> fest.

#### *Artikel 17 – Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse*

Die Verordnung (EU) Nr. ... [Beteiligungs- und Verbreitungsregeln für „Horizont 2020“] gilt für die vom Gemeinsamen Unternehmen S2R finanzierten Maßnahmen. Laut dieser Verordnung ist das Gemeinsame Unternehmen S2R eine Fördereinrichtung und stellt entsprechend Klausel 2 der Satzung in Anhang 1 finanzielle Unterstützung für indirekte Maßnahmen bereit.

---

<sup>24</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

<sup>25</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

<sup>26</sup> ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13.

### *Artikel 18 – Unterstützung durch den Sitzstaat*

Zwischen dem Gemeinsamen Unternehmen S2R und dem Staat, in dem es seinen Sitz hat, kann eine Verwaltungsvereinbarung über die Vorrechte und Befreiungen und die sonstige Unterstützung dieses Staates für das Gemeinsame Unternehmen S2R geschlossen werden.

### *Artikel 19 – Erste Maßnahmen*

1. Die Kommission ist für die Einrichtung und die Aufnahme der Tätigkeit des Gemeinsamen Unternehmens S2R verantwortlich, bis dieses über die operativen Fähigkeiten zur Ausführung seines eigenen Haushaltsplans verfügt. Die Kommission führt in Einklang mit dem Unionsrecht alle notwendigen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedern und unter Einbeziehung der zuständigen Gremien des Gemeinsamen Unternehmens S2R durch.
2. Zu diesem Zweck
  - (a) kann die Kommission einen Beamten benennen, der die Aufgaben des Exekutivdirektors übergangsweise wahrnimmt und von einer begrenzten Zahl von Kommissionsbeamten unterstützt werden kann, bis der Exekutivdirektor nach seiner Ernennung durch den Verwaltungsrat gemäß Klausel 9 des Anhangs I die Amtsgeschäfte aufnimmt;
  - (b) übt der Interimsdirektor in Abweichung von Artikel 6 Absatz 2 die Befugnisse der Anstellungsbehörde aus;
  - (c) kann die Kommission eine begrenzte Zahl eigener Beamter übergangsweise einsetzen.
3. Der Interims-Exekutivdirektor kann alle Zahlungen genehmigen, für die im Jahreshaushaltsplan des Gemeinsamen Unternehmens S2R Mittel zur Verfügung stehen und die Genehmigung des Verwaltungsrats vorliegt, und Vereinbarungen und Verträge – nach Annahme des Stellenplans des Gemeinsamen Unternehmens S2R auch Arbeitsverträge – schließen sowie Beschlüsse fassen.
4. Der Interims-Exekutivdirektor bestimmt im Einvernehmen mit dem Exekutivdirektor des Gemeinsamen Unternehmens S2R und vorbehaltlich der Zustimmung des Verwaltungsrats den Tag, an dem das Gemeinsame Unternehmen S2R über die Fähigkeit zur Ausführung seines eigenen Haushaltsplans verfügt. Ab diesem Tag nimmt die Kommission für die Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens S2R keine Mittelbindungen mehr vor und führt keine Zahlungen mehr aus.

### *Artikel 20 – Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

## RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1 Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2 Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur:
- 1.3 Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4 Ziel(e)
- 1.5 Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6 Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7 Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1 Monitoring und Berichterstattung
- 2.2 Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3 Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3 GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1 Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2 Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. *Übersicht*
  - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*
- 3.3 Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“

#### 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur<sup>27</sup>:

Politikbereich: Titel 6 - Verkehr

Tätigkeit: Kapitel 06 03: Horizont 2020 – Forschung und Innovation im Verkehrssektor

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**.

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>28</sup>**.

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.

#### 1.4. Ziel(e)

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Generelles Ziel der vorgeschlagenen Initiative ist die bessere Abstimmung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen im Schienenverkehrssektor der EU, damit die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums unterstützt und gleichzeitig die Markteinführung innovativer Lösungen beschleunigt werden kann, so dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors der EU erhöht wird.

##### 1.4.2. *Einzelziele(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)*

Einzelziel Nr.

- (1) Förderung zielgerichteter koordinierter und langfristiger Investitionen in die Forschung und Innovation im Schienenverkehrssektor der EU
- (2) Erhöhung der Hebelwirkung der Forschungs- und Innovationsförderung der EU
- (3) Schaffung ausgedehnter Netzwerke und Wissensaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren
- (4) Minderung der mit Innovationen verbundenen Risiken
- (5) Verbesserung der operativen Ergebnisse und der Effektivität der Forschung und Innovation im Schienenverkehrssektor.

<sup>27</sup> ABM: activity based Management: maßnahmenbezogenes Management – ABB: activity based budgeting: maßnahmenbezogene Budgetierung.

<sup>28</sup> Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

ABM/ABB-Tätigkeiten

06 03 03 01 Verwirklichung eines ressourcenschonenden, umweltfreundlichen, sicheren und nahtlosen europäischen Verkehrssystems

1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

Die Initiative dürfte die Verbreitung technologischer Innovationen beschleunigen, die die Schaffung eines tatsächlich integrierten und interoperablen Schienenverkehrsmarktes der EU unterstützen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors der EU gegenüber anderen Verkehrsträgern und ausländischen Konkurrenten gesteigert wird. Dies wird wiederum zur Verbesserung der Qualität, Zuverlässigkeit und Kosteneffizienz der Schienenverkehrsdienste in der EU beitragen.

1.4.4. *Leistungs- und Erfolgsindikatoren*

Die ausführlichen Rahmenbedingungen für die Überwachung und Bewertung werden vom Gemeinsamen Unternehmen S2R aufgestellt werden; in jedem Fall werden sie Folgendes umfassen: Überwachung auf Projektebene und in Bezug auf die einzelnen Arbeitspakete sowie regelmäßige Berichterstattung (vierteljährlich), auf der Grundlage prägnanter und zuverlässiger zentraler Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators — KPI).

**1.5. Überwachung und Berichterstattung auf Programmebene, auf der Grundlage von Projekt- und Arbeitspaketdaten, einschließlich der Überwachung der Qualität der Leistungen anhand mehrerer Erfüllungskriterien; Überwachung des Projektmanagements zur Überprüfung seiner Gesamtqualität und der Einhaltung des strategischen Arbeitsprogramms. Begründung des Vorschlags/der Initiative**

1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

Gründung eines Gemeinsamen Unternehmens als neue Form der Partnerschaft zwischen der Kommission und der Industrie zur Forschungs- und Innovationsförderung;

Festlegung der vorrangigen Forschungs- und Innovationstätigkeiten, einschließlich großmaßstäblicher Demonstrationsmaßnahmen, in einem strategischen Masterplan im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Gemeinsamen Unternehmens;

Mobilisierung öffentlicher und privater Mittel für die Finanzierung der Tätigkeiten des strategischen Masterplans;

Organisation von wettbewerblichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, Bewertung und Auswahl von Projekten;

Überwachung und Verfolgung der finanziellen und wissenschaftlichen Aspekte von Projekten;

Einführung und Umsetzung sämtlicher Verfahren für das Gemeinsame Unternehmen S2R, auch der Verfahren für die Rechnungsprüfung;

Organisation sonstiger Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Gemeinsamen Unternehmen S2R.

### 1.5.2. Mehrwert durch die Intervention der EU

In Forschung und Innovation im Eisenbahnsektor wurde in der Vergangenheit wenig investiert; die Investitionen leiden an Fragmentierung und Ineffizienz, was auf die beträchtlichen Unterschiede bei den nationalen Programmen und den Eisenbahnsystemen zurückzuführen ist. Die Bündelung und Koordinierung der FuI-Anstrengungen auf EU-Ebene bietet bessere Erfolgsaussichten: Zum einen kann so dem grenzüberschreitenden Charakter der zur Unterstützung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu entwickelnden Infrastrukturen und Technologien Rechnung getragen werden, zum anderen der Notwendigkeit, über ausreichende Ressourcen zu verfügen. Maßnahmen auf EU-Ebene werden zu einer Rationalisierung der Forschungsprogramme beitragen und die Interoperabilität der entwickelten Systeme sicherstellen. Diese Standardisierung wird einen größeren Markt öffnen und den Wettbewerb fördern.

### 1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse

In der Vergangenheit ist es mit den Forschungs- und Innovationsanstrengungen auf EU-Ebene nicht gelungen, neue Technologien zu fördern, die eine weitere Integration der unterschiedlichen nationalen Eisenbahn-Gesamtsysteme und der verschiedenen Teilsysteme des Schienenverkehrssektors ermöglichen. Darüber hinaus schlugen sich die im Zuge früherer Rahmenprogramme durchgeführten EU-Forschungs- und Innovationsprojekte im Bereich des Schienenverkehrs nur langsam und selten in Produkten nieder, die auf dem Markt eingeführt wurden, und hatten geringe Auswirkungen.

Das neue Programm der EU für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ unterstreicht, wie notwendig es ist, die Effizienz der EU-Förderung zu verbessern, indem die bestehenden Forschungs- und Innovationsanstrengungen und das Fachwissen gebündelt werden, insbesondere durch öffentlich-private Partnerschaften. Öffentlich-private Partnerschaften auf EU-Ebene im Bereich Forschung und Innovation wurden erstmals im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms (RP7) eingeführt: in Form von gemeinsamen Unternehmen, die gemäß Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gegründet wurden.

Aus mehreren Auswertungsrunden dieser Erfahrungen wurde deutlich, welche positive Auswirkungen eine bessere Koordinierung der FuI-Förderung durch die EU auf die Wirtschaft und Gesellschaft Europas hat.

Die Bewertungen der bestehenden gemeinsamen Unternehmen haben auch ergeben, dass solidere Verpflichtungen der Partner aus der Industrie notwendig sind (wobei diese Verpflichtungen und der damit verbundene Hebeleffekt genauer gemessen werden müssen), dass diese Partner klare Ziele benötigen und dass eine größere Offenheit gegenüber neuen Teilnehmern vonnöten ist.

### 1.5.4. Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

Synergien zwischen Fördermaßnahmen im Rahmen von „Horizont 2020“ und Fördermitteln der Mitgliedstaaten und Regionen sind möglich. Der stabile Charakter eines gemeinsamen Unternehmens wird bei potenziellen externen Partnern Vertrauen schaffen und somit dabei helfen, Mittel aus anderen Finanzierungsquellen zu mobilisieren.



Auch können Synergien mit anderen Instrumenten auf EU-Ebene in Betracht gezogen werden, wie z. B. mit der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF).

## 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen

Vorschlag/Initiative mit **befristeter Laufzeit**

- Geltungsdauer: 1.1.2014 bis 1.1.2024
- Finanzielle Auswirkungen von 2014 bis 2020 für die Mittel für Verpflichtungen und von 2014 bis 2024 für die Mittel für Zahlungen

Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Laufzeit**

- Anlaufphase von [JJJJ] bis [JJJJ],
- anschließend reguläre Umsetzung

## 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>29</sup>

**direkte Verwaltung** durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

**geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

**indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Organisationen und deren Agenturen (bitte auflisten)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne des Artikels 209 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Umsetzung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung zum Einsatz kommen, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

Keine Bemerkungen.

<sup>29</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

## **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

### **2.1. Monitoring und Berichterstattung**

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Das Gemeinsame Unternehmen S2R wird durch Kontakte und gemäß Klausel 19 der Satzung überwacht.

Da das Gemeinsame Unternehmen S2R eine Einrichtung in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft gemäß Artikel 209 HO ist, unterliegt seine Tätigkeit strengen Monitoring-Regeln. Das Monitoring erfolgt durch

- die Aufsicht durch den Verwaltungsrat;
- Zwischen- und Abschlussbewertungen durch externe Sachverständige (alle 3 Jahre und am Ende des Programms, unter Aufsicht der Kommission).

### **2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem**

#### *2.2.1. Ermittelte Risiken*

Die Risikobewertung erfolgte in dem Bericht über die Folgenabschätzung. Tabelle 8 in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen gibt einen Überblick über die verschiedenen Risiken und ihre Bewertung (S. 39-40).

#### *2.2.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle*

Die Kommission wird über den bevollmächtigten Anweisungsbefugten dafür Sorge tragen, dass die Bestimmungen für das Gemeinsame Unternehmen S2R in vollem Umfang den Anforderungen der Artikel 60 und 61 der Haushaltsordnung genügen.

Die interne Kontrolle des Gemeinsamen Unternehmens S2R stützt sich auf

- die Anwendung der internen Kontrollstandards, die Garantien bieten, die denen der Kommission zumindest gleichwertig sind;
- Verfahren für die Auswahl der besten Projekte durch eine unabhängige Evaluierung und für deren Umsetzung in Rechtsinstrumente;
- das projektbegleitende Projekt- und Vertragsmanagement;
- Ex-ante-Prüfungen sämtlicher Anträge, einschließlich Berücksichtigung der Prüfbescheinigungen und der Ex-ante-Bescheinigungen über die Kostenmethodik,
- Ex-post-Prüfung einer Stichprobe von Anträgen im Rahmen der Ex-post-Prüfungen von „Horizont 2020“;
- die wissenschaftliche Bewertung der Projektergebnisse.

#### *2.2.3. Kosten und Nutzen der Kontrollen*

Der Interne Prüfer der Kommission übt gegenüber dem Gemeinsamen Unternehmen die gleichen Befugnisse aus, die er gegenüber der Kommission ausübt. Ferner kann der Verwaltungsrat bei Bedarf dafür sorgen, dass eine interne Auditstelle des Gemeinsamen Unternehmens eingerichtet wird.

Der Exekutivdirektor des Gemeinsamen Unternehmens S2R hat als Anweisungsbefugter die Aufgabe, ein kostenwirksames System für die interne

Kontrolle und Verwaltung einzuführen. Er ist verpflichtet, der Kommission über das beschlossene System der internen Kontrolle Bericht zu erstatten.

Die Kommission wird im Rahmen der Ex-post-Prüfungen für das gesamte Programm „Horizont 2020“ das Risiko von Verstößen über das noch festzulegende Berichterstattungssystem sowie anhand der Ergebnisse von Ex-post-Prüfungen bei den Empfängern, die vom Gemeinsamen Unternehmen S2R EU-Mittel erhalten haben, überwachen.

Bei der Einrichtung des Kontrollsystems muss dem bei den Empfängern von EU-Mitteln als auch beim Gesetzgeber entstandenen Eindruck Rechnung getragen werden, dass der Kontrollaufwand, der notwendig ist, um die Fehler auf maximal 2 % zu begrenzen, mittlerweile zu groß ist. Hierdurch entsteht die Gefahr, dass die Forschungsprogramme der Union weniger attraktiv und so Forschung und Innovation in der EU beeinträchtigt werden.

#### 2.2.4. *Voraussichtliches Fehlerrisiko*

Da die Regeln für die Beteiligung am Gemeinsamen Unternehmen S2R die gleichen sind wie die, die die Kommission verwendet, und die Gruppe der Begünstigten ein ähnliches Risikoprofil aufweist wie die Begünstigten im Rahmen von Maßnahmen der Kommission, kann davon ausgegangen werden, dass die Fehlerquote der von der Kommission für das Programm „Horizont 2020“ ermittelten Quote ähneln wird (d. h. dass hinreichend Gewähr dafür besteht, dass die Fehlermarge sich über den gesamten mehrjährigen Ausgabenzeitraum zwischen 2 und 5 % bewegen wird) mit dem Ziel, letztlich eine Fehlermarge bei möglichst 2 % zum Abschluss der mehrjährigen Programme zu erreichen, wenn die finanziellen Auswirkungen aller Audits sowie Korrektur- und Erstattungsmaßnahmen berücksichtigt worden sind.

### 2.3. **Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Die Kommission sorgt dafür, dass geeignete Vorkehrungen getroffen sind, damit bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Maßnahmen die finanziellen Interessen der Union durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – durch Rückforderung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen geschützt sind.

Nach Nummer 2.2.1 der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission“ (KOM(2011) 376 endg.) wird die Kommission eine enge Zusammenarbeit sowie Synergien entwickeln und bei den Organen und Einrichtungen der EU einschließlich der gemeinsamen Unternehmen für die Einführung der in der Betrugsbekämpfungsstrategie festgelegten Standards werben.

Das Gemeinsame Unternehmen S2R wird beim Thema Betrug und Unregelmäßigkeiten mit den Kommissionsdienststellen zusammenarbeiten. Das Gemeinsame Unternehmen S2R legt eine Betrugsbekämpfungsstrategie fest, die unter Berücksichtigung der Kosten und Nutzen der geplanten Maßnahmen im Verhältnis zu den Betrugsrisiken angemessen ist. Außerdem ist der Rechnungshof befugt, bei allen Finanzhilfeempfängern, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsgelder im Rahmen des Programms erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.

Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann gemäß der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 bei allen direkt oder indirekt durch Finanzierungen aus Unionsmitteln betroffenen Wirtschaftsteilnehmern Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit einer Finanzhilfevereinbarung, einem Finanzhilfebeschluss oder einem Vertrag über eine Finanzierung aus Unionsmitteln ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

*In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.*

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer 1A [Rubrik „Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung“]		von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
1 A	06 03 07 33 – Gemeinsames Unternehmen „Shift2Rail“ (S2R) – Unterstützungsausgaben 06 03 07 34 – Gemeinsames Unternehmen „Shift2Rail“ (S2R)	GM	JA	JA	JA	JA

Die Beiträge zu diesen Haushaltslinien werden voraussichtlich aus folgenden Haushaltslinien stammen:

GD MOVE (Haushaltslinien 06 03 03 01 und 06 01 05 03): 70 %

GD RTD (Haushaltslinien 08 02 03 04 und 08 01 05 03): 30 %

Der jährliche Finanzbeitrag pro Haushaltslinie ist in der nachstehenden Tabelle angegeben\*.

Haushaltslinie	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	INSGESAMT
06 03 03 01	36,000	31,000	31,000	36,400	49,000	58,800	65,834**	308,034
06 01 05 03 <sup>30</sup>	0,336	0,947	1,137	1,136	1,137	1,136	1,137	6,966
08 02 03 04	16,000	13,000	13,000	15,600	21,000	25,200	28,215**	132,015
08 01 05 03	0,144	0,406	0,487	0,487	0,487	0,487	0,487	2,985
INSGESAMT	52,480	45,353	45,623	53,624	71,624	85,623	95,673	450,000

\*Diese Tabelle enthält den Betrag von 52 Mio. EUR (von denen 70 % von der GD MOVE und 30 % von der GD RTD finanziert werden), der 2014 – bis zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens S2R – für die Finanzierung von Verbundforschungsmaßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs im Rahmen des H2020-Arbeitsprogramms für den Verkehrsbereich (2014-2015) bereitgestellt werden. Die Verwaltung dieser Maßnahmen und der entsprechenden Finanzmittel sowie alle Beträge, die nicht infolge der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zugeteilt wurden, können vom Gemeinsamen Unternehmen S2R übernommen werden, sobald es über die operative Fähigkeit zur Ausführung seines eigenen Haushalts verfügt.

\*\*Einschließlich 2,484 Mio. EUR unter der Haushaltslinie 06 03 03 01 und 1,065 Mio. EUR unter der Haushaltslinie 08 01 05 03, was insgesamt 3,549 Mio. EUR ergibt, die 2020 für die Verwaltungskosten von 2021-2024 vorzeitig bereitzustellen sind.

<sup>30</sup> Falls in der Haushaltslinie 06 01 05 03 nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stehen, wird auf die Haushaltslinien 06 01 05 01 und 06 01 05 02 als Finanzierungsquellen zurückgegriffen.



## 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

### 3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	1 A	Rubrik 1A - Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung										
---------------------------------------	-----	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Gemeinsames Unternehmen S2R		Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	INSGESAMT
Titel 1 – Personalausgaben	Verpflichtungen	0,080	0,453	0,524	0,523	0,524	0,523	1,527	0,000	0,000	0,000	0,000	4,154
	Zahlungen	0,080	0,453	0,524	0,523	0,524	0,523	0,524	0,430	0,305	0,179	0,089	4,154
Titel 2 – Infrastruktur- und Betriebsausgaben	Verpflichtungen	0,400	0,900	1,100	1,100	1,100	1,100	3,646	0,000	0,000	0,000	0,000	9,346
	Zahlungen	0,400	0,900	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	0,900	0,700	0,500	0,446	9,346
Titel 3 – Operative Ausgaben	Verpflichtungen	52,000	44,000	44,000	52,000	70,000	84,000	90,500	0,000	0,000	0,000	0,000	436,500
	Zahlungen	0,000	50,000	58,000	58,000	58,000	58,000	58,000	44,000	30,000	16,000	6,500	436,500
<b>Mittel INSGESAMT für Gemeinsames Unternehmen S2R</b>	Verpflichtungen	52,480	45,353	45,624	53,623	71,624	85,623	95,673	0,000	0,000	0,000	0,000	450,000
	Zahlungen	0,480	51,353	59,624	59,623	59,624	59,623	59,624	45,330	31,005	16,679	7,035	450,000

Das Gemeinsame Unternehmen S2R beruht auf Kostenteilung mit der Industrie. Die in der obigen Tabelle aufgeführten Ausgaben betreffen nur den Unionsbeitrag zu dem Gemeinsamen Unternehmen S2R.

Die ERA wird einen Beobachterstatus haben. Diese Funktion wird mit den vorhandenen Ressourcen ausgeübt werden. Für diese Aufgaben werden weder zusätzliches Personal noch zusätzliche Mittel beantragt werden.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	1 A	Verwaltungsausgaben in der Kommission
---------------------------------------	-----	---------------------------------------

	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021 und Folgejahre	INSGESAMT
<b>GD MOVE</b>									
Personalausgaben	0,419	0,326	0,326	0,326	0,326	0,326	0,326	p.m.	2,376
Sonstige Verwaltungsausgaben				0,07			0,07		0,14
<b>GD MOVE INSGESAMT</b>	0,419	0,326	0,326	0,396	0,326	0,326	0,396	p.m.	2,516
<b>GD RTD</b>									
Personalausgaben	0,179	0,140	0,140	0,140	0,140	0,140	0,140	p.m.	1,018
Sonstige Verwaltungsausgaben				0,03			0,03		0,06
<b>GD RTD INSGESAMT</b>	0,179	0,140	0,140	0,170	0,140	0,140	0,170	p.m.	1,078
<b>GD MOVE &amp; RTD INSGESAMT</b>	0,598	0,466	0,466	0,566	0,466	0,466	0,566	p.m.	3,594

<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,598	0,466	0,466	0,566	0,466	0,466	0,566	p.m.	3,594
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-------

Der Unionsbeitrag zu dem Gemeinsamen Unternehmen wird gemeinsam von der GD MOVE (70 %) und der GD RTD (30 %) geleistet.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021 und Folgejahre	INSGESAMT
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des mehrjährigen</b>	53,078	45,819	46,090	54,189	72,090	86,089	96,239	0,000	453,594
Verpflichtungen									

Finanzrahmens	Zahlungen	1,078	51,819	60,090	60,189	60,090	60,089	60,190	100,049	453,594
---------------	-----------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Insgesamt
Einzelziel: Koordinierung aller relevanten FuL-Tätigkeiten für den Schienenverkehrssektor in der EU im Einklang mit dem S2R-Masterplan	52,000	44,000	44,000	52,000	70,000	84,000	90,500	0	0	0	0	436,500

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.3.1. Übersicht

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

Personalstärke (VZÄ)

	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	INSGESAMT
Bedienstete auf Zeit insgesamt	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	34,5
der Funktionsgruppe AD	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	34,5
der Funktionsgruppe AST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vertragsbedienstete	2	10	13	13	13	13	13	9	6	3	1,5	96,5
Abgeordnete nationale Sachverständige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>INSGESAMT</b>	<b>2,5</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>2,5</b>	<b>131</b>

Im Fall von ÖPP-Einrichtungen gemäß Artikel 209 der HO dient diese Tabelle nur zur Information.

Die personellen Auswirkungen der gemeinsamen Unternehmen wurden vor dem Hintergrund der Beschlüsse über die Ressourcen für die neuen Methoden der Mittelverwaltung gemäß dem mehrjährigen Finanzrahmen bewertet. Das Ergebnis sichert Haushaltsneutralität im Vergleich zum Umfang der Verwaltungsausgaben für die Durchführung von „Horizont 2020“.

Die Personalstärke wurde anhand einer Benchmark berechnet, die für bestehende gemeinsame Unternehmen gilt. Die Zahl der Bediensteten würde zwischen 2014 und 2016 schrittweise steigen und danach bis 2020 unverändert bleiben. 2021, wenn das Gemeinsame Unternehmen S2R in die Phase der Abwicklung und der Verwaltung verbleibender Maßnahmen tritt, würde sie zurückgefahren. Wird jedoch der Beschluss gefasst, die Laufzeit des Gemeinsamen Unternehmens S2R zu verlängern, würden die Personalkosten in den Jahren 2021 bis 2024 dem Stand von 2020 vergleichbar sein.

Bei vollständiger Geschäftstätigkeit würde die Personalausstattung voraussichtlich wie folgt aussehen:

- der/die Exekutivdirektor(in) und ein(e) Berater(in)/Assistent(in) → 2 VZÄ
- ein(e) Referatsleiter(in) und ein(e) Sekretär(in) für ein Referat für Finanzen und Verwaltung und ein Programmreferat → 4 VZÄ
- Personal im Referat für Finanzen und Verwaltung, mit mindestens einem (einer) Bediensteten für Finanzen und Rechnungsführung, einem (einer) Bediensteten für Personal und allgemeine Verwaltung, einem (einer) Bediensteten für Kommunikation und Beziehungen zu den Interessenträgern, einem (einer) IT-Bediensteten und einem (einer) Bediensteten für Rechts- und Vertragsfragen → 5 VZÄ
- Personal im Programmreferat, mit mindestens einem (einer) Bediensteten für jedes der 5 Innovationsprogramme und einem (einer) Bediensteten für Querschnittsfragen → 6 VZÄ

Voraussichtlich wird 2014 das Personal aus 6 Mitarbeitern bestehen (d.h. der/die Exekutivdirektor(in) und ein(e) Referatsleiter(in) (Bedienstete(r) auf Zeit der Funktionsgruppe AD) sowie 4 Vertragsbedienstete), die zwischen Juni und Oktober 2014 eingestellt werden, was insgesamt daher 2,5 VZÄ entspricht.

Für 2024 wird die Zahl der VZÄ auch auf der Grundlage der Annahme berechnet, dass einige Mitarbeiter nicht das ganze Jahr arbeiten werden, wenn das Gemeinsame Unternehmen abgewickelt wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Mio. EUR	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	INSGESAMT
Bedienstete auf Zeit insgesamt	0,066	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,327	0,218	0,109	3,772
der Funktionsgruppe AD	0,066	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,327	0,218	0,109	3,772
der Funktionsgruppe AST	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Vertragsbedienstete	0,094	0,470	0,611	0,611	0,611	0,611	0,611	0,423	0,282	0,141	0,071	4,536
Abgeordnete nationale Sachverständige	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>INSGESAMT</b>	<b>0,160</b>	<b>0,906</b>	<b>1,047</b>	<b>1,047</b>	<b>1,047</b>	<b>1,047</b>	<b>1,047</b>	<b>0,859</b>	<b>0,609</b>	<b>0,359</b>	<b>0,180</b>	<b>8,308</b>

Den Personalkosten liegen die von der GD BUDG berechneten durchschnittlichen Personalkosten zugrunde, abzüglich der Personalgemeinkosten; dadurch ergeben sich 109 000 EUR für Bedienstete auf Zeit und 47 000 EUR für Vertragsbedienstete, außer im Jahr 2014, wenn die vollen Kosten des Beamten der Besoldungsgruppe AD (132 000 EUR) zugrunde gelegt werden, da die Besoldungsgruppen dieser Posten höher sind.

Der Bedarf an Mitteln für Personal wird aus den Mitteln gedeckt, die der GD für die Verwaltung der Maßnahme bereits zugewiesen wurden bzw. durch Umschichtung innerhalb der GD verfügbar werden. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

### 3.2.3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

Zuständige Generaldirektion	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020
<b>Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)							
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
08 01 05 01 (indirekte Forschung)	1,5	1	1	1	1	1	1
06 01 05 01 (indirekte Forschung)	2,5	2	2	2	2	2	2
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
<b><u>Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten = VZÄ) [1]</u></b>							
XX 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)							
<a href="#">XX 01 04 yy[2]</a>	<a href="#">am Sitz [3]</a>						
	in den Delegationen						
06 01 05 02 (AC, INT, ANS der indirekten Forschung)	1	1	1	1	1	1	1
10 01 05 02 (CA, SNE, INT - Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>	<b>5*</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

\* Die Mitarbeiterzahl innerhalb der Kommission ist 2014 höher als in den darauf folgenden Jahren, da die Kommission das Gemeinsame Unternehmen S2R aufbauen und auch Verbundforschungsprojekte im Rahmen des Arbeitsprogramms 2014-2015 verwalten muss, die später vom Gemeinsamen Unternehmen übernommen werden.

Von 2015 bis 2020 werden 4 VZÄ benötigt, darunter 3 AD-Stellen und 1 Vertragsbediensteter. Über die Anzahl der Mitarbeiter für den Zeitraum nach 2020 wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Gemeinsames Unternehmen S2R	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024
<b>Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>											
Bedienstete auf Zeit (AD)	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1
Bedienstete auf Zeit (AST)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



<u>Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten = VZÄ) [1]</u>											
VB	2	10	13	13	13	13	13	9	6	3	1,5
ANS											
INT											
<b>INSGESAMT</b>	<b>2,5</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>2,5</b>

Im Fall von ÖPP-Einrichtungen gemäß Artikel 209 der HO dient diese Tabelle nur zur Information.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Wie in der Satzung des Gemeinsamen Unternehmens S2R beschrieben
Externes Personal	Wie in der Satzung des Gemeinsamen Unternehmens S2R beschrieben

### 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens<sup>31</sup>.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

### 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021 und Folgejahre	Insgesamt
Geldgeber/kofinanzierende Organisation – Geldbeiträge zu den Verwaltungskosten	0,480	1,353	1,624	1,623	1,624	1,623	1,624	3,549	13,500
Geldgeber/kofinanzierende Organisation – Sachbeiträge zu den operativen Kosten*	0,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	90,500	336,500
<b>Kofinanzierte Mittel INSGESAMT</b>	<b>0,480</b>	<b>42,353</b>	<b>42,624</b>	<b>42,623</b>	<b>42,624</b>	<b>42,623</b>	<b>42,624</b>	<b>94,049</b>	<b>350,000</b>
Zusätzliche Tätigkeiten	0,000	10,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	50,000	120,000
<b>Verpflichtungen Dritter INSGESAMT</b>	<b>0,480</b>	<b>52,353</b>	<b>54,624</b>	<b>54,623</b>	<b>54,624</b>	<b>54,623</b>	<b>54,624</b>	<b>144,049</b>	<b>470,000</b>

<sup>31</sup> Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung (für den Zeitraum 2007-2013).

Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- X Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
  - auf die Eigenmittel
  - auf die sonstigen Einnahmen