



Bruxelles, den 17.5.2018
SWD(2018) 179 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske
transportnet**

{COM(2018) 277 final} - {SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final}

DA

DA

Resumé

Konsekvensanalyse af initiativet til effektivisering af gennemførelsen af TEN-T

A. Behov for handling

Hvorfor? Hvad er problemstillingen? Højst 11 linjer

Effektiv og rettidig gennemførelse af TEN-T er afgørende for at sikre et effektivt og velfungerende indre marked, ligesom det fremmer dekarboniseringen og digitaliseringen af transportområdet og overgangen til kulstoffattig mobilitet. I dag er situationen imidlertid den, at mange TEN-T-projekter rammes af forsinkelser på grund af procedurer, og at projektiværksætterne oplever usikkerhed. I ekstreme tilfælde kan det tage helt op til ti år at forberede et infrastrukturprojekt, før det kan iværksættes. I gennemsnit tager det omkring fire til fem år. Problemet skyldes uhensigtsmæssig tilrettelæggelse af tilladelsesprocedurerne (som omfatter mange stadier og mangler tidsfrister) og vanskeligheder med at anvende det gældende retsgrundlag for grænseoverskridende udbud. Dette gør private investorer tilbageholdende med hensyn til at deltage i infrastrukturprojekter. De mest berørte interesserede parter er iværksættere af TEN-T-projekter, nationale myndigheder (navnlig myndigheder med ansvar for udstedelse af tilladelser) og civilsamfundet. Borgerne oplever ofte problemer med at deltage fuldt ud i projektplanlægningen som følge af manglende gennemsigtighed med hensyn til, hvordan procedurerne tilrettelægges. Hvis problemet ikke afhjælpes effektivt, forventes det, at flere projekter vil blive yderligere forsinket, og at TEN-T-nettet ikke vil blive færdiggjort inden 2030.

Hvilke resultater forventes der af initiativet? Højst 8 linjer

Initiativets generelle mål er at afhjælpe forsinkelserne og den store usikkerhed vedrørende de procedurer, der har en indvirkning på gennemførelsen af de projekter på TEN-T-hovednettet, som bidrager til at opnå de overordnede målsætninger for TEN-T i form af øget samhørighed, effektivitet og bæredygtighed samt større fordele for brugerne. Initiativet forventes at fremskynde gennemførelsen af TEN-T ved at øge den del af infrastrukturen, der overholder standarderne, og at mindske antallet af projekter på TEN-T hovednettet, som oplever forsinkelser. Endelig forventes der en stigning i antallet af projekter, hvor der anvendes innovative finansielle EU-instrumenter eller rejses privat kapital.

Hvad er merværdien ved handling på EU-plan? Højst 7 linjer

TEN-T-nettet er tværnationalt og dækker pr. definition hele EU. Færdiggørelsen af nettet kræver betydelig koordinering af de forskellige projekter for at udnytte de generelle fordele for nettet på EU-plan fuldt ud. I denne henseende afhænger færdiggørelsen af, at der sikres effektiv synkronisering af ikke blot investeringerne, men også af tempoet i gennemførelsen af de enkelte projekter for at undgå tidsforskydninger og høste fordelene ved at have et net, der dækker hele EU. Antallet af myndigheder og forvaltningsniveauer, der inddrages i tilladelsesprocedurerne, og deres kompetencer og beføjelser varierer væsentligt på tværs af medlemsstaterne. De forsinkelser, der skyldes disse proceduremæssige forskelle, har en væsentlig indvirkning på færdiggørelsen af TEN-T-nettet.

B. Løsninger

Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor? Højst 14 linjer

Der er overvejet tre løsningsmodeller, som strækker sig lige fra blød lovgivning og ikkebindende løsninger til lovgivningsforanstaltninger. Den model, hvor der sigtes mod kun at foretage minimale ændringer af de nuværende instrumenter (model 1), består navnlig af at udarbejde en række retningslinjer (blød lovgivning) for iværksættere af TEN-T-projekter og bedre styring af de nuværende instrumenter, hovedsageligt med hensyn til teknisk bistand. Den model, hvor det tilstræbes at gennemføre begrænsede bindende foranstaltninger på nationalt plan (model 2), omfatter et lovmæssigt krav til medlemsstaterne om at oprette en kvikskranke for projekter på TEN-T-hovednettet og sikre, at de får den juridisk set hurtigst mulige behandling. Endelig er der overvejet to varianter af en model, hvor der fastlægges EU-rammer for udstedelse af tilladelser til projekter på TEN-T-hovednettet (model 3) – én variant, hvor der anvendes EU-regler på nationalt plan (model 3a), og én, hvor tilladelserne udstedes på EU-plan (model 3b).

Model 2 er blevet udvalgt som den foretrukne i kraft af dens høje effektivitet sammenlignet med model 1 og dens fleksibilitet sammenlignet med model 3. Desuden har model 2 ikke de samme ulemper som model 3 med hensyn til sociale konsekvenser og konsekvenser for retssikkerheden. Model 2 er en velafbalanceret og effektiv løsning, der fremmer gennemførelsen af TEN-T-projekter og samtidig fastlægger klarere og mere rummelige procedurer for forøgelse af offentlighedens accept af infrastrukturprojekter.

Hvem støtter hvilken løsning? Højst 7 linjer

Model 1 støttes af de nationale myndigheder, da byrden i forbindelse med anvendelse af de andre modeller sandsynligvis vil blive pålagt de nationale forvaltninger. Model 3 støttes hovedsageligt af projektiværksættere, som forventer, at den rummer det største potentiale med hensyn til forenkling af procedurer og klarhed. Model 2 støttes af de fleste interesserede parter, da både de nationale forvaltninger, projektiværksætterne og de enkeltpersoner, der har deltaget i den åbne offentlige høring, ser en mulighed for at forbedre det nuværende system ved at sikre bedre synkronisering af procedurerne og samtidig respektere nærhedsprincippet og undgå manglende retssikkerhed.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvad er fordelene ved den foretrukne løsning (om nogen, eller de vigtigste)? Højst 12 linjer

Model 2 vil føre til en nedbringelse af brugernes omkostninger på 5,1 mia. EUR (et fald på 0,2 % i forhold til referencen) og sikre eksterne omkostningsbesparelser på omkring 724 mio. EUR i perioden 2018-2030. Alle løsningsmodeller forventes at have en positiv effekt med hensyn til økonomisk vækst. De økonomiske fordele ved model 2 på EU-plan vil udgøre mellem 0,9 mia. EUR og 1,6 mia. EUR pr. år (en forøgelse på 0,9-1,6 % i forhold til referencen).

Etableringen af en kvikskranke på nationalt plan som led i model 2 forventes i perioden 2018-2030 at medføre en væsentlig nedbringelse af omkostningerne for projektiværksættere (på 166 mio. EUR) i forhold til referencen. Model 2 er faktisk den model, der vil mindske den samlede administrative byrde mest (med 153 mio. EUR).

Model 2 vil desuden have en betydelig positiv indvirkning på jobskabelsen frem til 2030 i forhold til referencen (5 600 ekstra job pr. år eller en stigning på 1,6 % i forhold til referencen).

Endelig bør det med hensyn til sociale virkninger nævnes, at integrationen og koordineringen af de generelle tilladelsesprocedurer under model 2 vil have en positiv indflydelse på offentlige høringer på projektplan takket være bedre synkronisering af procedurerne og fastsættelse af tidsfrister.

Hvilke omkostninger er forbundet med den foretrukne løsning (om nogen, ellers de vigtigste)? Højst 12 linjer

Etableringen af en kvikskranke på nationalt plan under model 2 forventes i perioden 2018-2030 at medføre administrative omkostninger på 13 mio. EUR for de myndigheder, der udsteder tilladelser. Der forventes ingen andre omkostninger.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne? Højst 8 linjer

SMV'er og mikrovirksomheder forventes ikke at blive berørt direkte af dette initiativ. Øget klarhed og forenkling af de nuværende procedurer kan gavne SMV'erne, som ikke altid har kapacitet til at deltage i komplekse og langvarige procedurer. Desuden forventes den generelle indvirkning på bygge- og anlægsmarkedet at få en positiv afsmittende virkning på SMV'er på samme marked.

Vil der være væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder? Højst 4 linjer

Den eneste indvirkning på de nationale budgetter og myndigheder vil være ekstraomkostningerne for de myndigheder, der udsteder tilladelser (13 mio. EUR i perioden 2018-2030). Det må dog formodes, at disse omkostninger hovedsageligt vil vedrøre tilpasning til de nye rammer, og at de vil falde med tiden.

Vil der være andre væsentlige virkninger? Højst 6 linjer

Alle tre politiske løsningsmodeller forventes at have retlige implikationer. I forbindelse med den foretrukne løsningsmodel (model 2) stilles der imidlertid de fornødne retlige garantier for, at den myndighed, som på nationalt plan udpeges til at udstede tilladelser, vil efterleve de gældende nationale bestemmelser med hensyn til forvaltningsret. Desuden bygger modellen på de nuværende rammer for udstedelse af tilladelser til infrastrukturprojekter på energiområdet.

Alle tre løsningsmodeller har i øvrigt en vis indvirkning på civilsamfundet, men den foretrukne model er den, der bedst kan sikre maksimal klarhed og gennemsigtighed og dermed fremme lokalsamfundenes deltagelse i høringer og i sidste ende øge offentlighedens accept.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse? Højst 4 linjer

Retsakten vil jævnligt blive overvåget og evalueret ved brug af de eksisterende værktøjer og mekanismer til rapportering om de fremskridt, der gøres med at færdiggøre TEN-T-nettet.