



Strasbourg, den 14.12.2021
SWD(2021) 473 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

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

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

{COM(2021) 812 final} - {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} -
{SWD(2021) 472 final}

Resumé

Konsekvensanalyse af forslaget til revision af forordning (EU) nr. 1315/2013 — Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)

A. Behov for handling

Hvorfor? Hvad er problemstillingen?

Denne konsekvensanalyse danner grundlag for et lovgivningsforslag om revision af forordning (EU) nr. 1315/2013 — Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Det er en nøgleaktion i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Formålet med TEN-T-forordningen er at opbygge et effektivt EU-dækkende og multimodalt net af jernbaner, indre vandveje, søtransport over kortere afstande og veje, der er forbundet med byknudepunkter, søhavne og indlandshavne, lufthavne og terminaler i hele EU. De problemer, der tages fat på i revisionen, er utilstrækkelige og/eller ufuldstændige TEN-T-infrastrukturstandarder og manglende integration af standarder for infrastruktur for alternative brændstoffer i TEN-T med negative indvirkninger på klima og miljø. For det andet har TEN-T-nettet problemer med kapacitetsflaskehalse og utilstrækkelig netkonnektivitet til alle regioner, hvilket hæmmer multimodaliteten. For det tredje skal der tages fat på TEN-T-infrastrukturens utilstrækkelige sikkerhed og pålidelighed. Endelig er forvaltningsinstrumenterne utilstrækkelige i forhold til nye behov, og TEN-T-nettets udformning skal revideres for at øge sammenhængen med andre politikker.

Hvilke resultater forventes der af initiativet?

TEN-T-revisionen sigter mod at nå fire hovedmål. For det første skal den gøre transporten grønnere ved at tilvejebringe et passende infrastrukturgrundlag til at mindske trafikbelastningen og reducere drivhusgasemissionerne og luft- og vandforureningen gennem incitamentet til at lede transportefterspørgslen hen imod bæredygtige transportformer, f.eks. gennem anvendelse af nye TEN-T-standarder. For det andet skal den fremme en gnidningsløs og effektiv transport, multimodalitet og interoperabilitet mellem TEN-T-transportformerne og en bedre integration af byknudepunkter i nettet. For det tredje skal den øge TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimæændringer og andre natur- eller menneskeskabte katastrofer. Sidst, men ikke mindst, skal den forbedre TEN-T-forvaltningsredskabernes effektivitet, strømline rapporterings- og overvågningsinstrumenterne og revidere udformningen af TEN-T-nettet.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?

TEN-T-nettets stærke EU-merværdi var også en af hovedkonklusionerne i evalueringen af den nuværende TEN-T-forordning. Koncentrationen af indsatsen for at skabe et fælles transportnet i hele EU med fokus på at fjerne flaskehalse og manglende forbindelser, navnlig på tværs af grænserne, anerkendes klart som en vision og et godt fremskridt, hvis fordele rækker ud over isolerede nationale foranstaltninger. Det er af afgørende betydning at sikre et fælles og sammenhængende EU-grundlag for identifikation af "projekter af fælles interesse" og tilsvarende for tilpasning af planlægnings- og gennemførelsesindsatsen for en bred vifte af aktører.

B. Løsninger

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

For i tilstrækkelig grad at opfylde målene for revisionen af TEN-T er de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger af tre løsninger (PO'er) blevet vurderet. PO1 har til formål at ajourføre de eksisterende krav og standarder for TEN-T-infrastrukturens kvalitet og udgør et passende infrastrukturgrundlag for udbredelsen af alternative brændstoffer og intelligente transportsystemer. Løsningen omfatter desuden foranstaltninger til harmonisering og strømlining af de eksisterende TEN-T-overvågnings- og rapporteringsværktøjer. Med hensyn til TEN-T-nettet omfatter den også en gennemgang af transportnettet og transportknudepunkter. PO2, der bygger på PO1, indebærer en trinvis ændring ved at indføre nye, mere ambitiøse standarder for alle transportformer for at bidrage til dekarboniseringen af, mindskelsen af forureningen fra og digitaliseringen, modstandsdygtigheden og sikkerheden af transportinfrastruktursystemet. Desuden sikres en bedre integration af byknudepunkter i TEN-T gennem specifikke krav til styring af passager- og godstrafikken til/fra byer. PO3, som er den foretrukne løsning, fremskynder færdiggørelsen af TEN-T ved at fremrykke fristen for færdiggørelse af visse standarder og netstrækninger fra 2050 til 2040, samtidig med at de ambitiøse standarder og krav i PO2 fastholdes. Løsningen sikrer også en bred og sammenhængende udvikling af nettet gennem en omfattende revision af TEN-T-nettets udformning.

Hvem støtter hvilken løsning?

Resultaterne af høringsaktiviteterne viser, at et stort flertal af interessenterne gav udtryk for, at de foretrak, at der

i TEN-T var fokus på en kombination af foranstaltninger til fremme af dekarbonisering, digitalisering og udrulning af "hård" infrastruktur, hvilket er filosofien bag løsning 3. 34 % af respondenterne angav denne løsning som førsteprioritet, og yderligere 12 % angav den som andenprioritet. De offentlige myndigheder (44 %), virksomhederne (35 %) og borgerne (17 %) bakkede mest op om denne løsning, som de angav som førsteprioritet.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

PO3 giver betydelige økonomiske fordele, navnlig en stigning på 0,4 % af BNP i 2030, 1,3 % i 2040 og 2,4 % i 2050 i forhold til referencescenariet. Dette svarer til en stigning i BNP på 57 mia. EUR i forhold til referencescenariet i 2030, 229 mia. EUR i 2040 og 467 mia. EUR i 2050. Højere investeringer i TEN-T skaber også beskæftigelse, hvilket fører til en anslået stigning i beskæftigelsen på 0,1 % i 2030 i forhold til referencescenariet, 0,3 % i 2040 og 0,5 % i 2050, hvilket svarer til yderligere 200 000 beskæftigede i 2030, 561 000 i 2040 og 840 000 i 2050. PO3 giver også store fordele i forbindelse med flytning af godstransport og passagerbefordring til mere bæredygtige transportformer. Den forventede gennemførelse af en ny standard for passagertog (strækningshastighed på 160 km/t), indførelsen af P400-læsseprofilen (der gør det muligt at køre sættevogne på jernbanevogne) samt udvidelsen af visse jernbanestandarder fra hovednettet til det samlede net, kombineret med udvidelsen af sidstnævnte, forventes at øge jernbanetransportaktiviteterne. Dette afspejles også i jernbanernes højere andel i modalsplittet på bekostning af vejtransportsektoren. Selv om andelen af transport ad indre vandveje og søtransport stort set forbliver stabil, gør gennemførelsen af nye standarder det muligt for sektoren at absorbere den forventede vækst i trafikmængden i EU-27-trafikken og i skibstrafikken inden for EU. Desuden forventes flytningen fra vejtransport til mindre forurenende transportformer, der muliggøres af pakken af foranstaltninger i PO3, at resultere i en reduktion af CO₂- og luftforurenende emissioner. Reduktionen af de eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner anslås til ca. 387 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050 udtrykt i nutidsværdi, mens reduktionen af de eksterne omkostninger ved luftforurening anslås til ca. 420 mio. EUR. Desuden forbedres trafikikkerheden ved at udvide motorvejsstandarder og de tilknyttede sikkerhedsfunktioner for alle netstrækninger over en vis daglig trafikterskel, hvilket reducerer antallet af dræbte og tilskadede. Reduktionen af de eksterne omkostninger anslås til ca. 3 930 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050 udtrykt i nutidsværdi. Reduktionen af de eksterne omkostninger forbundet med trængsel på vejene mellem byer anslås til ca. 2 891 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Den foretrukne løsning skaber den bedste balance mellem de opnåede mål og de samlede gennemførelsesomkostninger. Investeringerne til gennemførelse af alle foranstaltninger i PO3 anslås til 247,5 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050. Desuden anslås den private sektors administrationsomkostninger til 8,6 mio. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050 og de offentlige myndigheders omkostninger til 25,4 mio. EUR. Andre virkninger som følge af støjmissioner og potentielle tab af biodiversitet forventes fortsat at være meget begrænsede. Det er imidlertid vanskeligt at kvantificere dem, da støjpåvirkningen i høj grad afhænger af lokale (trafik)forhold, biodiversiteten det specifikke sted og infrastrukturens karakteristika. I begge tilfælde indgår foranstaltninger, der også overholder DNSH-princippet, i revisionen af TEN-T-forordningen.

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

Opgraderingen af infrastrukturen for kombineret jernbanetransport og af terminaler vil skabe muligheder for at etablere tjenester for SMV'er, selv om der i nogle segmenter også findes store aktører. De vigtigste interessenter er jernbanevirksomheder på godsmarkedet, operatører af jernbanegodsterminaler, vognmandsvirksomheder og operatører af passagerterminaler. I vejsektoren vil en forbedring af rasteplasser og parkeringssituationen for lastbiler, der kører regionalt eller over store afstande, gavne det store antal små førerejede vognmandsvirksomheder, som faktisk er blandt de mindste virksomheder på transportområdet, da de er afhængige af et tæt net af parkeringsområder af høj kvalitet.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

De yderligere administrationsomkostninger i forhold til referencescenariet er beskedne, især sammenlignet med de ambitiøse revisionsplaner i PO3. Udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050 anslås administrationsomkostningerne for de offentlige myndigheder til 25,4 mio. EUR (dvs. 15,8 mio. EUR for Europa-Kommissionen og 9,6 mio. EUR for medlemsstaternes offentlige myndigheder). Desuden skønnes størstedelen af investeringerne at stamme fra offentlige midler (nationale offentlige midler, EU-midler) og vil beløbe sig til

244,2 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

PO3 tilføjer en vigtig dimension til det samhörighedspolitiske mål for TEN-T ved at identificere byknudepunkter og integrere passager- og godsterminaler på hele EU's område og spille en afgørende rolle for regional konnektivitet. PO3 fremmer også TEN-T-infrastrukturens modstandsdygtighed og tilpasning til klimaændringer mest effektivt. Endelig tilføjer PO3 vigtig merværdi, der sikrer sammenhæng med andre politikker ved at revidere udformningen af TEN-T-nettet (f.eks. gennem oprettelse af europæiske transportkorridorer, der erstatter de to eksisterende typer korridorer — hovednetkorridorer og godstogskorridorer).

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Lovgivningsforslaget om revision af forordning (EU) nr. 1315/2013 forventes at foreligge i december 2021.