



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska  
transportnätet**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Tekniska förändringar berör alla delar av samhället och ekonomin, precis som de påverkar medborgarnas liv. Transportsektorn utgör inte något undantag. Våra sätt att förflytta oss förändras i grunden av den nya tekniken. Mot bakgrund av detta måste EU och vår industri anta utmaningen att bli världsledande inom innovation, digitalisering och utfasning av fossila bränslen. Kommissionen har därför antagit en övergripande strategi för att se till att EU:s mobilitetspolitik återspeglar dessa politiska prioriteringar i form av tre paket inom ramen för initiativet ”Europa på väg”.

Efter strategin för utsläppssnål rörlighet antog kommissionen två mobilitetspaket i maj och november 2017. Dessa båda paket innehåller en positiv agenda som följer strategin för utsläppssnål rörlighet och garanterar en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad mobilitet för alla. Europaparlamentet och rådet bör se till att dessa förslag snabbt antas.

Föreliggande initiativ är en del av det tredje paketet inom ”Europa på väg”, som följer den nya industripolitiska strategin från september 2017 och är utformat för att fullfölja processen för att Europa ska kunna dra full nytta av den moderniserade mobiliteten. Det är mycket viktigt att framtidens mobilitetssystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Målet är att göra mobiliteten i Europa säkrare och mer tillgänglig, den europeiska industrin mer konkurrenskraftig och jobben tryggare, men också renare och bättre anpassad till de nödvändiga insatserna mot klimatförändringarna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang av EU, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst för att stärka investeringarna i transportinfrastrukturen.

Att stimulera ekonomisk tillväxt och främja investeringar i den reala ekonomin står i centrum för kommissionens prioriteringar. Investeringsplanen för Europa<sup>1</sup>, som omvandlar detta övergripande mål till operativa termer, har följande tre mål: att mobilisera finansiering för den reala ekonomin, ge synlighet och tekniskt stöd till investeringsprojekt och förbättra regelverket för investeringar.

Investeringar i transportinfrastruktur bidrar i hög grad till att uppnå dessa mål. Framför allt förväntas fullbordandet av det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnät och dess korridorer generera ytterligare 4 500 miljarder euro eller 1,8 % av EU:s BNP och stå för 13 miljoner arbetsår fram till 2030<sup>2</sup>. De investeringar som behövs för att slutföra TEN-T-stomnätet uppgår uppskattningsvis till ca 500 miljarder euro mellan 2021 och 2030, och till ca 1 500 miljarder euro när det övergripande TEN-T-nätet och andra transportinvesteringar räknas med<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> *Delivering TEN-T, Facts & Figures*,  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), september 2017.

<sup>3</sup> På grundval av återkoppling från medlemsstaterna i maj 2017. Arbetsplanerna för stomnätskorridorerna och åtföljande undersökningar finns på:  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_sv](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_sv).

Erfarenheterna visar att genomförandet av projekt för TEN-T-stomnät påverkas av komplicerade administrativa förfaranden och rättslig osäkerhet, vilket kan leda till ökade kostnader och förseningar<sup>4</sup>.

I den nyligen uppdaterade Christophersen-Bodewig-Secchi-handlingsplanen<sup>5</sup> – *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (2015) – identifierades förenkling av administrativa tillstånd, regler för beviljande av tillstånd och andra föreskrivande förfaranden som en av de rekommendationer som syftar till att underlätta slutförandet av TEN-T. Denna handlingsplan lades fram av de europeiska samordnarna för TEN-T Bodewig och Secchi samt före detta vice ordförande H. Christophersen.

Ett effektivt slutförande av TEN-T är avgörande för den inre marknadens funktion, digitaliseringen av transportsektorn och övergången till koldioxidsnål mobilitet<sup>6</sup>. I sina senaste meddelanden har kommissionen understrukt behovet av att mobilisera privata investeringar i sektorer som är avgörande för EU:s framtid<sup>7</sup> och där marknadsmisslyckanden kvarstår<sup>8</sup>. Den upprepade också att gränsöverskridande och hållbar transport- och TEN-T-infrastruktur är av avgörande betydelse för EU:s övergång till en koldioxidsnål och resurseffektiv ekonomi<sup>9</sup>.

Att skapa ett stödjande regelverk och införa effektiva förfaranden är en utmaning inte bara på europeisk nivå. G7 har också erkänt komplexiteten i reglering som påverkar effektiviteten i samband med tillståndsförfaranden, särskilt i den förklaring från ministrarna som antogs vid transportministrarnas G7-möte i Cagliari i juni 2017. I förklaringen betonas betydelsen av ökad acceptans för infrastrukturprojekt hos allmänheten, effektiva administrativa förfaranden och förenkling av regelverket<sup>10</sup>. EU:s medlemsstater har också gjort ansträngningar för att förenkla förfarandena på nationell nivå<sup>11</sup>.

Detta initiativ syftar till minskade förseningar i genomförandet av infrastrukturprojekt inom TEN-T. Det sätter en gräns på högst tre år för hela tillståndsförfarandet. Det syftar också till

<sup>4</sup> Detta gäller även för de tidigare identifierade 30 prioriterade TEN-T-projekten. Flera av dem har slutförts men vissa pågår fortfarande, och erfarenheterna från prioriterade projekt visar också att vissa frågor förknippade med tillståndsförfaranden påverkade resultaten av flera projekt (t.ex. PP17, PP18/30, PP24), *Implementation of the Priority Projects*, november 2012; GD MOVE, på grundval av data från medlemsstaterna, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

<sup>5</sup> Kommissionens före detta vice ordförande H. Christophersen, professor K. Bodewig, europeisk samordnare, professor C. Secchi, europeisk samordnare för *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* ("CBS Report"), juni 2015, tillgänglig på [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf); *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects – Progress Report*, januari 2018, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), ("CBS Progress Report").

<sup>6</sup> I sina slutsatser av den 5 december 2017 upprepade rådet sitt åtagande att genomföra TEN-T och behovet av att fortsätta denna politik för att främja investeringar i transporter och bidra till globala mål, särskilt när det gäller klimatåtgärder. 15425/17 TRANS 541.

<sup>7</sup> COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union*, studie för Europaparlamentet, oktober 2015.

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf).

<sup>11</sup> Tysk strategi för att påskynda planeringsprocessen: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile).

att skapa större klarhet i de förfaranden som projektansvariga måste följa, särskilt när det gäller tillståndsgivning, offentlig upphandling och andra förfaranden.

Detta initiativ skyddar tillgången till rättslig prövning när det gäller genomförandet av infrastrukturprojekt inom TEN-T. Det påverkar inte förfaranden för överklaganden av förvaltningsbeslut och rättslig prövning av en domstol. Medlemsstaterna har dock rätt att föreskriva särskilda förfaranderegler, såsom att ett argument som framförts på ett rättsstridigt sätt eller i ond tro inte kan upptas till sakprövning; sådana regler är ändamålsenliga för att säkerställa domstolsförfarandets effektivitet. Gränsöverskridande projekt har särskilda svårigheter i samband med offentlig upphandling, särskilt till följd av att olika lagstiftningar måste tillämpas, vilket har påpekats av de berörda parterna. Detta gör projekten mer komplexa och orsakar kostnader. Syftet med detta initiativ är att möjliggöra en systematisk tillämpning av en enda ram vid gränsöverskridande projekt som genomförs av en gemensam enhet, om inte de deltagande medlemsstaterna beslutar något annat. Detta ligger i linje med de mål som anges i meddelandet om att stärka tillväxt och sammanhållning i EU:s gränsområden<sup>12</sup>.

Utöver att generera mer investeringar och attrahera privat kapital till infrastruktur med högt mervärde för EU förmodas detta initiativ ge större klarhet för medborgarna och det civila samhället genom att stärka ramen för insyn i fråga om deras deltagande i planeringen av TEN-T-projekt.

De specifika förväntade vinsterna uppskattas vara följande:

- Tidsbesparingar: tillståndsförfarandena förväntas sträcka sig över högst tre år, vilket är en betydande förbättring jämfört med den nuvarande situationen.
- Kostnadsbesparingar för användarna: mer än 5 miljarder euro i kostnadsbesparingar för användarna.
- Investeringar: 84 % av de totala investeringarna i TEN-T-stomnätet kommer att tidigareläggas så att de görs före 2025.
- Minskning av transporternas externa effekter: 700 miljoner euro sparas i form av koldioxidutsläpp, bullerminskning, luftföroreningar, trafikstockningar och minskat antal olyckor. De minskade koldioxidutsläppen beräknas till 2 686 tusen ton under perioden 2018–2030.
- Administrativa kostnader: nettobesparingar på 150 miljoner euro för projektansvariga och offentliga myndigheter.
- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Det finns för närvarande inga specifika bestämmelser om tillståndsgivning och föreskrivande förfaranden på området för TEN-T. Det finns emellertid liknande bestämmelser som ändå är tillämpliga på området för de transeuropeiska nätverken för energi (TEN-E)<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

<sup>13</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Målen i detta initiativ ligger i linje med relevant unionspolitik när det gäller transport, den inre marknaden och andra områden. Initiativet bidrar till att stimulera investeringar och skapa arbetstillfällen genom att effektivisera investeringarna i den reala ekonomin.

Fullbordandet av TEN-T kommer att leda till en djupare och mer rättvis inre marknad då TEN-T syftar till att fysiskt länka samman medlemsstater och har ett tydligt mervärde för unionen på grund av inriktningen på gränsöverskridande förbindelser.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

En samordnad utveckling av TEN-T för att stödja transportflödena inom den inre marknaden samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom unionen kräver att åtgärder vidtas på unionsnivå. Tillståndsförfarandena skiljer sig kraftigt åt mellan medlemsstaterna när det gäller antal tillstånd som krävs och beslut som ska erhållas; detta gör det svårt att samordna utvecklingen av nätet. TEN-T kan inte fungera ordentligt som helhet, och inte heller bidra med sina fördelar på unionsnivå, förrän alla delarna har slutförts.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Det ligger inom tillämpningsområdet för åtgärder för det transeuropeiska transportnätet, enligt definitionen i artikel 170 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

De åtgärder som avses i detta förslag är uttryckligen begränsade till den europeiska dimensionen av transportinfrastruktur.

En förordning skulle vara ett effektivt instrument eftersom den skulle vara direkt tillämplig i medlemsstaternas rättsordningar när den antas och inte kräva någon övergångsperiod innan full rättslig verkan. Detta ligger i linje med målet att undanröja skillnader som följer av införlivandet av direktiv och påskynda projektförberedelser och tillståndsförfaranden.

## **3. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

TEN-T-politiken förstärktes avsevärt 2013 genom antagandet av en ny förordning om en holistisk strategi baserad på ett upprättande av stomnätet senast 2030 och det övergripande nätet senast 2050. TEN-T-politiken har trots allt funnits i 25 år och vid tiden för utarbetandet av den nuvarande ramen för TEN-T fanns redan belägg för förekomsten och effekterna av förseningar i tillståndsförfaranden och andra föreskrivande förfaranden. Förenklingsåtgärder var ursprungligen planerade för ramen för TEN-T, men de ansågs i slutändan komma för tidigt på grund av flera olika faktorer. Den omarbetade ramen för TEN-T omfattade redan en ambitiös uppsättning innovationer, särskilt i samband med införandet av ett nytt finansieringsinstrument, Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Som ett resultat av detta föreskriver inte nuvarande förordning (EU) nr 1315/2013 några särskilda lösningar när det gäller tillståndsförfaranden, till skillnad från Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energinfrastrukturer<sup>14</sup>. Som ett resultat kunde inte detta initiativ utvecklas som en del av Refit-programmet; det var dock inspirerat av erfarenheterna från TEN-E.

- **Samråd, insamling av data och användning av sakkunnigutlåtanden**

Samråden omfattade följande:

- (1) Ett öppet offentligt samråd via internet genomfördes under 13 veckor mellan den 1 augusti 2017 och den 9 november 2017. Totalt inkom 99 svar från 23 olika medlemsstater motsvarande 94 % av alla bidrag. Regionala, lokala eller kommunala myndigheter (20 %), projektansvariga (19 %) och industri-, affärs- eller sektorsorganisationer (20 %) var de kategorier som var mest representerade, tätt följda av nationella regeringar (16 %).
- (2) En seminarieserie organiserades gemensamt av avdelningarna vid kommissionen med ansvar för initiativets områden, nämligen offentlig upphandling (15 juni 2017), statligt stöd och finansiering (21 september 2017) samt miljöbedömningar och tillståndsgivning (den 17 oktober 2017).
- (3) Intervjuer med berörda parter genomfördes i samband med konsekvensbedömningen mellan den 6 december 2017 och den 17 januari 2018.
- (4) Samråd genomfördes som en del av den tidigare förberedande studien tillsammans med ett öppet offentligt samråd som pågick i 12 veckor samt särskilda seminarier.
- (5) En återkopplingsmekanism ingick i den inledande konsekvensbedömningen som offentliggjordes på kommissionens webbplats i juni 2017.

Initiativet diskuterades också på ministernivå vid två tillfällen, tillsammans med andra frågor rörande utvecklingen och finansieringen av TEN-T: vid konferensen om regionala transportinvesteringar den 23 mars 2017 i Sofia och vid det informella transportministerrådet den 21 september 2017 i Tallinn.

### **Sammanfattning av synpunkterna och användning av resultaten**

Alla relevanta grupper av berörda parter som företräder samtliga medlemsstater tillfrågades och de flesta gav synpunkter, tillsammans med viss kvantitativ information när sådan fanns tillgänglig, om befintliga frågor och strategiska åtgärder under behandling. Samrådet visade att de viktigaste frågorna i samband med tillståndsförfarandena för TEN-T-projekt hänger samman med steg på den strategiska nivån för ett projekts förberedelser, inbegripet erhållandet av tillstånd för fysisk planering, bygglov och miljökonsekvensbedömningar.

Stöd gavs för att integrera förfarandena inom en enskild nationell enhet – en enda kontaktpunkt uttrycktes i synnerhet – av projektansvariga, enskilda och intressegrupper för industrin. Nationella och regionala regeringar yttrande sig mer reserverat, vilket också bekräftades i bilaterala samtal.

<sup>14</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

Ett betydande antal nationella och regionala regeringar uttryckte viss skepsis över en enda kontaktpunkt. En enskild kvalitativ analys av deras synpunkter visade emellertid att denna synbara meningsskiljaktighet i vissa fall härrör från det faktum att vissa länder redan har integrerade förfaranden inom en enskild enhet (inbegripet påskyndade förfaranden). Dessa redan befintliga enskilda nationella enheter kan ses som exempel på bästa praxis för genomförandet av en enda kontaktpunkt.

Enligt projektansvariga och enskilda borde varje enda kontaktpunkt ha utvidgad beslutsfattandekapacitet för att hantera alla miljöbedömningar på projektnivå, tillstånd för fysisk planering och bygglov. Å andra sidan varierade synpunkterna från de nationella och regionala regeringarna på i vilken omfattning förfarandena ska integreras och på vilken myndighetsnivå. Ett betydande antal nationella företrädare påpekade att sådana kontaktpunkter bara bör ha samordningsbefogenheter.

De som svarande, i första hand projektansvariga, enskilda och intressegrupper från industrin, var eniga om att tillståndsprocessen inte bör pågå längre än två år och att införandet av en sådan tidsfrist skulle kunna bidra till att minska orimliga förseningar. Lokala och regionala myndigheter liksom vissa nationella regeringar var mer reserverade i denna fråga.

En gemensam uppsättning regler på unionsnivå som gäller för gränsöverskridande projekt identifierades som den mest effektiva lösningen för att förbättra den offentliga upphandlingen, i synnerhet av projektansvariga och industrigrupper; nationella myndigheter förklarade att en sådan uppsättning regler skulle vara mer effektiv om den tillämpades på gränsöverskridande projekt med finansiering från unionen.

Bland de tillgängliga instrumenten för antagande av åtgärder i syfte att underlätta förberedelserna av TEN-T-projekt och beviljande av tillstånd visade samrådet att deltagarna hade en allmän preferens för en förordning om tillståndsförfaranden och andra aspekter rörande förberedandet av TEN-T-projekt, som skulle vara direkt tillämplig i medlemsstaterna.

- **Insamling av data och användning av sakkunnigutlåtanden**

Initiativet bygger på en lång reflektionsprocess och är en reaktion på den politiska uppmaningen att vidta åtgärder. Problemdefinitionen grundades huvudsakligen på kommissionens erfarenhet av att hantera slutförandet av TEN-T<sup>15</sup>, samråd och följande externa studier:

- *Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects*, Milieu et al., december 2016<sup>16</sup>.
- Studie för underlag till en konsekvensanalys av åtgärder för rationalisering av TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, februari 2018<sup>17</sup>.

- **Konsekvensbedömning**

Detta initiativ åtföljs av en konsekvensbedömning. Det har fått ett positivt yttrande med reservationer från nämnden för lagstiftningskontroll. Nämnden har utfärdat rekommendationer med krav på justeringar och förtydliganden avseende följande:

---

<sup>15</sup> Lägerapport om genomförandet av TEN-T-nätet 2014 och 2015, februari 2017.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf).

<sup>17</sup> Länk när den har publicerats.

- Tillhandahåll fler belägg för hur offentlig upphandling och tillståndsförfaranden påverkar förseningarna av anläggningsarbeten. Lägg till mer information om de varierande förhållandena inom olika sektorer och medlemsstater samt en redogörelse för lärdomarna från TEN-E, Europeiska fonden för strategiska investeringar och de åtgärder som vidtagits i medlemsstaterna för att rationalisera processerna.
- Tillhandahåll mer information om de berörda parternas åsikter om alternativen, framför allt medlemsstaters och medborgares.
- Lägg till en känslighetsanalys tillsammans med en förklaring av de antaganden som gjordes i samband med beräkningen av resultat, särskilt i fråga om i vilken utsträckning åtgärderna på ett realistiskt sätt kan bidra till att förseningar undviks.

Dessa kommentarer har beaktats i den reviderade konsekvensbedömningen, vilket anges i bilaga I till konsekvensbedömningen. Följande ändringar har gjorts för att lösa de frågor som nämns ovan:

- Exempel presenterades mer framträdande för att illustrera effekterna av förseningar i tillståndsprocesser och upphandling för enskilda projekt och hur detta påverkar fullbordandet av TEN-T samt andra effekter på nätverken. Fler hänvisningar gjordes till resultaten av fullbordandet av TEN-E och prioriterad behandling för kontroll av statligt stöd<sup>18</sup>. Specifika punkter lades till för att beskriva medlemsstaternas erfarenheter, inbegripet de åtgärder de vidtagit för att rationalisera sina processer. Alla dessa delar förstärker detaljnivån i analysen.
- Resultaten av de öppna offentliga samråden och samrådet med andra berörda parter presenterades mycket mer detaljerat. Ett särskilt avsnitt om jämförelsen av olika alternativ lades till i kapitel 7.
- En känslighetsanalys gjordes och presenterades i relevanta avsnitt i konsekvensbedömningen.

De bedömda alternativen består av paket med strategiska åtgärder för att ta itu med de specifika målen, och mer specifikt de viktigaste problemskapande faktorerna som identifierats:

- Flera steg och myndigheter i samband med tillståndsförfarandena.
- Inga eller inte respekterade tidsfrister.
- Olika förfaranden för offentlig upphandling för gränsöverskridande TEN-T-projekt.
- Samordningsutmaningar för färdigställandet av gränsöverskridande projekt.
- Uppfattad osäkerhet i samband med förfaranden för kontroll av statligt stöd.

Analysen ledde till den tydliga slutsatsen att det inte är nödvändigt att ha samma ambitionsnivå på alla områden, och att ett tillvägagångssätt i flera steg skulle vara lämpligt.

<sup>18</sup> Projekt med stöd från Europeiska fonden för strategiska investeringar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2396 av den 13 december 2017 om ändring av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) 2015/1017 vad gäller förlängningen av löptiden för Europeiska fonden för strategiska investeringar liksom införandet av tekniska förstärkningar av den fonden och Europeiska centrumet för investeringsrådgivning (EUT L 345, 27.12.2017, s. 34).

Beträffande tillståndsförfaranden skiljer sig situationen åt mellan medlemsstaterna och inget harmoniserat tillvägagångssätt har ännu beslutats om på unionsnivå. Insatser på högre nivå krävs för att synkronisera förfarandena över gränserna och möjliggöra mer samordnat, effektivt och ändamålsenligt genomförande av projekt.

För offentlig upphandling har en moderniserad ram börjat gälla under de senaste åren<sup>19</sup>. Fortfarande finns dock en lucka på området för gränsöverskridande upphandling och projekt som utvecklats gemensamt av två eller flera medlemsstater. På detta område avser insatsen enbart denna specifika lucka.

Beträffande kontroll av statligt stöd har nyligen antagna förtydliganden under alla omständigheter redan avlägsnat de flesta oklarheter som kan ha hämmat utvecklingen av projekt i det förflutna. När det gäller komplexa projekt med sofistikerade finansiella strukturer förefaller det emellertid nödvändigt att höja meddelandenas kvalitet även genom bättre samarbete mellan kommissionens avdelningar, medlemsstaternas myndigheter samt rättsväsende och näringsliv. I linje med reglerna om bästa praxis vid kontroll av statligt stöd kan projekt av gemensamt intresse inom stomnätet för TEN-T prioriteras efter en gemensamt överenskommen tidsplan mellan medlemsstaterna och kommissionen, med tydligt angivande av milstolpar och vilken information som ska tillhandahållas av medlemsstaterna. Detta kommer att göra det möjligt för förfarandena vid kommissionen att fungera smidigt och möjliggöra ett snabbare antagande av beslutet.

Alternativen baserades på stigande nivåer avseende insats, ambition och ”kumulativa” förväntade effekter:

- Alternativ 1 – Minsta möjliga ändringar av befintliga instrument och utveckling av icke-bindande lagstiftning samt kompletterande åtgärder.
- Alternativ 2 – Begränsade bindande åtgärder att decentraliseras och genomföras på nationell nivå.
- Alternativ 3 – En EU-ram för godkännande av projekt för TEN-T-stomnät att tillämpas på nationell nivå (alternativ 3a) eller på EU-nivå (alternativ 3b).

I konsekvensbedömningen rekommenderas alternativ 2 och initiativet följer denna rekommendation.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget medför inga ytterligare kostnader för unionens budget.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

I konsekvensbedömningen förtecknas en uppsättning indikatorer som bör användas för att övervaka ändamålsenligheten och effektiviteten hos de åtgärder som vidtagits för att uppfylla de huvudsakliga strategiska målen:

- Minimera risken för förseningar som drabbar enskilda TEN-T-projekt:

---

<sup>19</sup> I synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

- Främjande av genomförandet av TEN-T i fråga om överensstämmelse med standarder och krav.
- Framsteg när det gäller investeringar som stöds av EU i TEN-T:s transportinfrastruktur mätt i antal FSE-projekt (eller projekt med stöd från dess efterföljare) som genomförts i tid och/eller som inte försenats på grund av frågor rörande tillståndsgivning/upphandling.
- Öka rättssäkerheten för projektansvariga och därmed locka fler privata investerare till transportinfrastruktur.
- Ökningen av antalet infrastrukturprojekt inom TEN-T som finansierats med EU-stödda finansiella instrument (t.ex. Efsi och dess efterföljare).

Övervakningen kommer att bygga på befintliga åtgärder för att övervaka genomförandet av TEN-T som sådant. Den kommer därför i största möjliga utsträckning att använda den befintliga ramen och på ett enkelt och öppet sätt för att göra den lättillgänglig för berörda parter. Avsikten är inte att skapa ett komplext system av nya resultatindikatorer.

- Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Titeln på förordningen omfattar rättsaktens tillämpningsområde och mål, som syftar till att underlätta fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet.

#### Artikel 1 – Syfte och tillämpningsområde

Denna artikel innehåller förordningens syfte och mål, som är ett effektivt fullbordande i rätt tid av TEN-T i hela unionen, genom att minska risken för förseningar och skapa ökad säkerhet för projektansvariga och investerare vad gäller de tillämpliga förfarandenas längd. Ett annat mål är att underlätta privata investerares medverkan och skapa större klarhet om offentliga samråd.

#### Artikel 3 – ”Prioriterad status” för projekt av gemensamt intresse

Vissa medlemsstater beviljar inom sina respektive nationella rättsliga ramar påskyndade förfaranden och särskild förenklad behandling för vissa kategorier av projekt på grundval av deras betydelse för utvecklingen i landet eller av andra skäl. För att målen beträffande fullbordandet av TEN-T ska kunna uppfyllas, vilket medlemsstaterna åtagit sig att göra genom att i rådet anta förordningen om detta nät och bindande tidsfrister för dess fullbordande, bör liknande förmånsbehandling gälla för unionsprojekt av gemensamt intresse.

#### Artiklarna 4–6 – Integrering av tillståndsförfarandena

Syftet med denna artikel är att integrera de olika tillståndprocesserna för TEN-T-projekt av gemensamt intresse. I artikel 4 krävs att godkännandet av TEN-T-projekt hanteras av en enda myndighet som förvaltar och tar det fulla ansvaret för den övergripande processen och fungerar som enda kontaktpunkt för projektansvariga och andra investerare. Artikel 5 fastställer en sådan myndighets utnämnannde och roll. I artikel 6 definieras de steg i förfarandet som leder fram till ett övergripande beslut om tillstånd för en investerare att gå vidare med projektet.

#### Artikel 7 – Samordning av gränsöverskridande tillståndsförfaranden

Denna artikel fastslår vikten av att samordna tillståndsförfarandena över gränserna och stärker de europeiska samordnarnas roll i övervakningen av tillståndsförfarandet.

#### Artikel 8 – Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse

Denna artikel innehåller bestämmelser om tillämpning av en enda rättslig ram för offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt. Om inte annat anges i ett mellanstatligt avtal ska

gemensamma enheter som utvecklar sådana projekt tillämpa en enda nationell lagstiftning för upphandling av arbeten och tjänster när projektet genomförs.

#### Artikel 9 – Tekniskt stöd

Befintliga program för tekniskt stöd som grundar sig på unionslagstiftningen kommer att vara öppna för projekt av gemensamt intresse som omfattas av detta initiativ, under förutsättning att det finns tillgängliga medel som förvaltas av respektive tjänst.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

### om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>20</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>21</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013<sup>22</sup> fastställs en gemensam ram för skapandet av toppmoderna, driftskompatibla nät för utvecklingen av den inre marknaden. De transeuropeiska transportnäten (nedan kallade *TEN-T*) har en struktur med två nivåer – det övergripande nätet ska säkerställa anslutbarhet för alla regioner i unionen, medan stomnätet består av de delar av nätet som är av störst strategisk betydelse för unionen. I förordning (EU) nr 1315/2013 fastställs bindande mål för slutförandet, där stomnätet ska slutföras senast 2030 och det övergripande nätet senast 2050.
- (2) Trots nödvändigheten och bindande tidsfrister har erfarenheten visat att många investeringar som syftar till att slutföra *TEN-T* stöter på komplexa tillståndsförfaranden, gränsöverskridande upphandlingsförfaranden och andra förfaranden. Denna situation äventyrar genomförandet av projekt i tid och leder i många fall till betydande förseningar och ökade kostnader. För att ta itu med dessa frågor och göra det möjligt att slutföra *TEN-T* på ett synkroniserat sätt krävs harmoniserade åtgärder på unionsnivå.
- (3) I de rättsliga ramarna i många medlemsstater prioriteras vissa kategorier av projekt på grundval av deras strategiska betydelse för ekonomin. Prioriterad behandling kännetecknas av kortare tidsfrister, parallella förfaranden eller begränsade tidsramar för överklaganden, samtidigt som man säkerställer att målen för andra horisontella strategier också uppnås. När sådana förutsättningar föreligger inom de nationella

---

<sup>20</sup> EUT C , , s. .

<sup>21</sup> EUT C , , s. .

<sup>22</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

rättsliga ramarna bör de automatiskt gälla för unionsprojekt som anses utgöra projekt av gemensamt intresse enligt förordning (EU) nr 1315/2013.

- (4) Om skyldigheten att göra bedömningar i samband med miljöfrågor inom stomnätsprojekt uppstår parallellt genom direktiv 2011/92/EU, ändrat genom direktiv 2014/52/EU, och genom annan unionslagstiftning, t.ex. direktiv 92/43/EEG, direktiv 2009/147/EG, direktiv 2000/60/EG, direktiv 2008/98/EG, direktiv 2010/75/EU, direktiv 2012/18/EU och direktiv 2011/42/EG, bör medlemsstaterna se till att det finns ett gemensamt förfarande som uppfyller kraven i dessa direktiv, i syfte att effektivisera miljökonsekvensbedömningarna och rationalisera beslutsprocessen.
- (5) Stomnätsprojekt bör stödjas genom integrerade tillståndsförfaranden i syfte att göra hanteringen av förfarandet i sin helhet tydlig och tillhandahålla en enda kontaktpunkt för investerare. Medlemsstaterna bör utse en behörig myndighet i enlighet med sina nationella rättsliga ramar och administrativa strukturer.
- (6) Inrättandet av en enda behörig myndighet på nationell nivå där alla tillståndsförfaranden integreras (en enda kontaktpunkt) bör minska komplexiteten, öka effektiviteten och förbättra insynen i förfarandena. Det bör också stärka samarbetet mellan medlemsstaterna där så är lämpligt. Förfarandena bör främja verkligt samarbete mellan investerare och den enda behöriga myndigheten och bör därför göra det möjligt att fastställa omfattningen av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen (scoping) under tillståndsförfarandets fas före ansökan. Sådan scoping bör integreras i den detaljerade beskrivningen av ansökan och följa det förfarande som anges i artikel 5.2 i direktiv 2011/92/EU, ändrat genom direktiv 2014/52/EU.
- (7) Det förfarande som fastställs genom denna förordning bör inte påverka uppfyllandet av de krav som fastställs i internationell rätt och unionsrätten, inbegripet bestämmelser om skydd av miljön och människors hälsa.
- (8) Med tanke på att slutförandet av TEN-T-stomnätet brådskar bör förenklingen av tillståndsförfarandena åtföljas av en tidsfrist inom vilken ansvariga behöriga myndigheter bör fatta ett övergripande beslut om projektets genomförande. Denna tidsfrist bör uppmuntra till effektivare hantering av förfarandena och bör under inga omständigheter äventyra unionens höga standarder för miljöskydd och allmänhetens deltagande.
- (9) Medlemsstaterna bör sträva efter att säkerställa att överklaganden som bestrider ett övergripande besluts innehållsmässiga eller procedurmässiga lagenlighet handläggs så effektivt som möjligt.
- (10) För gränsöverskridande TEN-T-infrastrukturprojekt gäller särskilda utmaningar i fråga om samordningen av tillståndsförfaranden. De europeiska samordnarna bör ges befogenhet att övervaka dessa förfaranden och underlätta synkroniseringen och slutförandet av dem.
- (11) Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse bör göras i enlighet med fördraget och direktiven 2014/25/EU och/eller 2014/24/EU. För att säkerställa att gränsöverskridande stomnätsprojekt av gemensamt intresse genomförs effektivt bör offentlig upphandling som genomförs av en gemensam enhet omfattas av en enda nationell lagstiftning. Genom undantag från unionens lagstiftning om offentlig upphandling bör tillämpliga nationella bestämmelser i princip vara de som gäller i den medlemsstat där den gemensamma enheten har sitt säte. Det bör vara fortsatt möjligt att fastställa tillämplig lagstiftning i ett mellanstatligt avtal.

- (12) Kommissionen är inte systematiskt inblandad i godkännandet av enskilda projekt. I en del fall måste dock vissa aspekter av projektförberedelserna få godkännande på unionsnivå. Om kommissionen är inblandad i förfarandena prioriterar den unionsprojekt av gemensamt intresse och skapar säkerhet för projektansvariga. I vissa fall kan godkännande av statligt stöd krävas. I linje med reglerna om bästa praxis vid kontroll av statligt stöd får medlemsstaterna uppmana kommissionen att behandla projekt av gemensamt intresse inom stomnätet för TEN-T som de anser vara prioriterade med mer förutsägbara tidsramar enligt metoden med ärendeportföljer eller ömsesidigt överenskommen planering.
- (13) Genomförandet av infrastrukturprojekt i stomnätet för TEN-T bör också stödjas genom kommissionens riktlinjer som bringar mer klarhet vad gäller genomförandet av vissa typer av projekt samtidigt som unionens regelverk respekteras. I handlingsplanen för naturen, människorna och näringslivet<sup>23</sup>, till exempel, förväntas sådana riktlinjer bringa mer klarhet med avseende på respekten för fågeldirektivet och habitatdirektivet. Direkt stöd i samband med offentlig upphandling bör göras tillgängligt för projekt av gemensamt intresse för att säkerställa bäst valuta för de offentliga pengarna<sup>24</sup>. Dessutom bör lämpligt tekniskt stöd göras tillgängligt inom ramen för de mekanismer som utvecklats för den fleråriga budgetramen 2021–2027, i syfte att tillhandahålla finansiellt stöd till TEN-T-projekt av gemensamt intresse.
- (14) Eftersom målen för denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordning av målen i fråga, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (15) Av rättssäkerhetsskäl bör de administrativa förfaranden som inletts före ikraftträdandet av denna förordning inte omfattas av bestämmelserna i denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

### *Artikel 1*

#### ***Syfte och tillämpningsområde***

I denna förordning fastställs krav för de administrativa förfaranden som tillämpas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i samband med godkännande och genomförande av alla projekt av gemensamt intresse inom det transeuropeiska nätets stomnät.

### *Artikel 2*

#### ***Definitioner***

I denna förordning ska definitionerna i förordning (EU) nr 1315/2013 gälla. Dessutom gäller följande definitioner:

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.

- (a) *övergripande beslut*: det beslut eller den samling beslut av en eller flera myndigheter i en medlemsstat, med undantag för domstolar eller liknande organ, som avgör om en projektansvarig ska få eller inte få tillstånd att bygga den transportinfrastruktur som behövs för att slutföra ett projekt, utan att det påverkar ett beslut som fattas inom ramen för ett administrativt överklagandeförfarande.
- (b) *tillståndsförfarande*: varje förfarande som måste följas eller steg som måste vidtas hos myndigheterna i en medlemsstat, i enlighet med unionsrätten eller nationell rätt, innan den projektansvarige kan genomföra projektet.
- (c) *projektansvarig*: den som ansöker om tillstånd för ett privat projekt eller den offentliga myndighet som tar initiativ till ett projekt.
- (d) *enda behörig myndighet*: den myndighet som en medlemsstat utser som ansvarig för att fullgöra de skyldigheter som följer av denna förordning.
- (e) *gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse*: ett projekt av gemensamt intresse enligt artikel 7 i förordning (EU) nr 1315/2013 som innefattar en gränsöverskridande sträcka enligt definitionen i artikel 3 m i den förordningen och som genomförs av en gemensam enhet.

## KAPITEL II – BEVILJANDE AV TILLSTÅND

### Artikel 3

#### *”Prioriterad status” för projekt av gemensamt intresse*

1. Varje projekt av gemensamt intresse i TEN-T-stomnätet ska vara föremål för ett integrerat tillståndsförfarande som hanteras av en enda behörig myndighet som varje medlemsstat har utsett i enlighet med artiklarna 5 och 6.
2. Om prioriterad status finns enligt nationell lagstiftning ska projekt av gemensamt intresse tilldelas högsta möjliga nationella status, och behandlas som sådant i tillståndsförfaranden, om och på det sätt sådan behandling regleras i nationell lagstiftning för motsvarande typer av transportinfrastruktur.
3. För att säkerställa effektiva administrativa förfaranden i samband med projekt av gemensamt intresse ska projektansvariga och alla berörda myndigheter säkerställa att dessa projekt behandlas på snabbast möjliga sätt, även med avseende på anslagna resurser.

### Artikel 4

#### *Integrering av tillståndsförfaranden*

1. För att respektera tidsfristerna som anges i artikel 6 och minska den administrativa bördan i samband med slutförandet av projekt av gemensamt intresse ska alla administrativa förfaranden till följd av gällande lagstiftning, både på nationell nivå och unionsnivå, integreras och resultera i ett enda övergripande beslut.
2. När det gäller projekt av gemensamt intresse för vilka skyldigheten att genomföra bedömningar av miljöpåverkan uppstår både enligt Europaparlamentets och rådets

direktiv 2011/92/EU och annan unionslagstiftning ska medlemsstaterna se till att gemensamma förfaranden i den mening som avses i artikel 2.3 i direktiv 2011/92/EU föreskrivs.

## Artikel 5

### ***En enda behörig myndighet för beviljande av tillstånd***

1. Senast den... (*OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation*) ska varje medlemsstat utse en enda behörig myndighet som ska ansvara för att underlätta tillståndsprövsprocessen, vilken även inbegriper det övergripande beslutet.
2. Den enda behöriga myndighetens ansvar, som avses i punkt 1, och/eller de uppgifter som är förknippade därmed, får delegeras till eller utföras av en annan myndighet på lämplig administrativ nivå, för respektive projekt av gemensamt intresse eller särskild kategori av projekt av gemensamt intresse, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
  - a) En enda myndighet har ansvaret för respektive projekt av gemensamt intresse.
  - b) Myndigheten fungerar som enda kontaktpunkt för den projektansvarige i det förfarande som leder fram till det övergripande beslutet om ett givet projekt av gemensamt intresse.
  - c) Myndigheten samordnar inlämningen av all relevant dokumentation och information.

Den enda behöriga myndigheten får behålla ansvaret för fastställande av tidsfrister, utan att det påverkar de tidsfrister som fastställs i enlighet med artikel 6.
3. Den enda behöriga myndigheten ska utfärda det övergripande beslutet inom de tidsfrister som anges i artikel 6. Den ska göra detta enligt gemensamma förfaranden.

Det övergripande beslut som utfärdas av den enda behöriga myndigheten ska vara det enda rättsligt bindande beslutet till följd av det lagstadgade tillståndsförfarandet. Om andra myndigheter berörs av projektet får de avge yttranden som bidrag till förfarandet, i enlighet med nationell lagstiftning. Dessa yttranden ska beaktas av den enda behöriga myndigheten.
4. När den enda behöriga myndigheten fattar det övergripande beslutet ska den se till att tillämpliga krav i internationell rätt och unionsrätten respekteras och ska vederbörligen motivera sitt beslut.
5. Om ett projekt av gemensamt intresse kräver att beslut fattas i två eller flera medlemsstater ska respektive behöriga myndighet vidta alla nödvändiga åtgärder för att samarbetet och samordningen dem emellan ska kunna ske effektivt och ändamålsenligt. Utan att det påverkar skyldigheterna enligt gällande unionsrätt och internationell rätt ska medlemsstaterna eftersträva gemensamma förfaranden, särskilt i fråga om bedömningen av miljöpåverkan.

## Artikel 6

### ***Tillståndsförfarandets längd och genomförande***

1. Tillståndsförfarandet ska bestå av fasen före ansökan och fasen för den enda behöriga myndighetens bedömning av ansökan och beslutsfattande.

2. Fasen före ansökan, som omfattar perioden från inledandet av tillståndsförfarandet till inlämnandet av den fullständiga ansökan till den enda behöriga myndigheten, ska i princip inte överstiga två år.
  3. För att inleda tillståndsförfarandet ska den projektansvarige skriftligen underrätta den enda behöriga myndigheten i de berörda medlemsstaterna om projektet och bifoga en detaljerad beskrivning av projektet. Senast två månader efter mottagandet av ovan nämnda underrättelse ska den enda behöriga myndigheten antingen bekräfta den eller, om den anser att projektet inte är tillräckligt moget för tillståndsförfarandet, avvisa underrättelsen skriftligen. Om den enda behöriga myndigheten beslutar att avvisa underrättelsen ska den motivera sitt beslut. Datumet för den behöriga myndighetens undertecknande av bekräftelsen av underrättelsen ska utgöra startdatum för tillståndsförfarandet. Om två eller flera medlemsstater är berörda ska tillståndsförfarandets startdatum vara den dag då den sista underrättelsen godtas av den berörda behöriga myndigheten.
4. Inom tre månader efter inledandet av tillståndsförfarandet ska den enda behöriga myndigheten i nära samarbete med den projektansvarige och andra berörda myndigheter, och med beaktande av den information som lämnats av den projektansvarige på grundval av den underrättelse som avses i punkt 3, upprätta och tillställa den projektansvarige en detaljerad beskrivning av ansökan som ska innehålla följande:
  - (a) Det materiella tillämpningsområdet och detaljnivån för den information som ska lämnas av den projektansvarige som del av ansökan inför det övergripande beslutet.
  - (b) En plan för tillståndsproccessen med uppgifter om åtminstone följande:
    - i) De beslut och yttranden som ska inhämtas.
    - ii) De myndigheter, de berörda parter och den allmänhet som sannolikt berörs.
    - iii) Förfarandets olika etapper och deras varaktighet.
    - iv) Viktigare delmål som ska uppnås och tidsfrister för dessa inför det övergripande beslut som ska fattas.
    - v) De resurser som myndigheterna planerat och eventuella ytterligare resursbehov.
5. För att säkerställa att ansökan är fullständig och av tillfredsställande kvalitet ska den projektansvarige begära den enda behöriga myndighetens yttrande om ansökan så tidigt som möjligt under förfarandet före ansökan. Den projektansvarige ska samarbeta fullt ut med den enda behöriga myndigheten för att hålla tidsfrister och följa den detaljerade beskrivning av ansökan som definieras i punkt 4.
6. Den projektansvarige ska lämna in ansökan på grundval av det detaljerade förslaget till ansökan inom en period på 21 månader från och med mottagandet av den detaljerade beskrivningen av ansökan. Efter utgången av denna period anses den detaljerade beskrivningen av ansökan inte längre vara gällande, såvida inte den enda behöriga myndigheten beslutar att förlänga den perioden på grundval av en motiverad begäran från den projektansvarige.
7. Senast inom två månader från och med dagen för inlämnandet av en fullständig ansökan ska den behöriga myndigheten skriftligen bekräfta att ansökan är fullständig

och meddela den projektansvarige detta. Den ansökan som lämnats in av den projektansvarige ska anses vara fullständig om inte den behöriga myndigheten, inom två månader från dagen för inlämnandet, gör en begäran om utebliven information som ska lämnas av den projektansvarige. Denna begäran ska begränsas i fråga om det materiella tillämpningsområdet och detaljnivån till de delar som anges i den detaljerade beskrivningen av ansökan. Varje ytterligare begäran om information ska endast göras till följd av exceptionella och oförutsedda nya omständigheter och ska vederbörligen motiveras av den enda behöriga myndigheten.

8. Den enda behöriga myndigheten ska bedöma ansökan och fatta ett övergripande beslut inom ett år från och med dagen för inlämnande av en fullständig ansökan i enlighet med punkt 7. Medlemsstaterna får fastställa en kortare tidsfrist, när så är lämpligt.
9. De tidsfrister som fastställs i bestämmelserna ovan ska inte påverka skyldigheter som följer av unionsrättsakter eller internationella rättsakter och inte heller förfaranden för överklaganden av förvaltningsbeslut och rättslig prövning av en domstol.

#### *Artikel 7*

##### ***Samordning av gränsöverskridande tillståndsförfarande***

1. För projekt där två eller flera medlemsstater är inblandade ska de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna jämkas samman sina tidtabeller och enas om en gemensam tidsplan.
2. Den europeiska samordnaren som avses i artikel 45 i förordning (EU)<sup>2</sup> nr 1315/2013 ska ges befogenhet att på nära håll följa tillståndsförfarandet för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse och att underlätta kontakter mellan inblandade behöriga myndigheter.
3. Utan att det påverkar skyldigheten att iaktta tidsfristerna enligt denna förordning ska den behöriga myndigheten, om tidsfristen för det övergripande beslutet inte efterlevs, omedelbart underrätta den berörda europeiska samordnaren om vilka åtgärder som vidtagits eller ska vidtas för att slutföra tillståndsförfarandet med minsta möjliga försening. Den europeiska samordnaren får begära att den behöriga myndigheten regelbundet rapporterar om vilka framsteg som har gjorts.

### **KAPITEL III OFFENTLIG UPPHANDLING**

#### *Artikel 8*

##### ***Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse***

1. Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse ska göras i enlighet med fördraget och direktiven 2014/25/EU och/eller 2014/24/EU.
2. Om upphandlingsförfarandena genomförs av en gemensam enhet som inrättats av de deltagande medlemsstaterna ska den enheten tillämpa de nationella bestämmelserna i en av dessa medlemsstater och, genom undantag från dessa direktiv, ska de bestämmelserna vara de bestämmelser som fastställs i enlighet med artikel 57.5 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU eller artikel 39.5 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU, beroende på vad som är

tillämpligt, såvida inte en överenskommelse mellan de deltagande medlemsstaterna föreskriver något annat. En sådan överenskommelse ska under alla omständigheter föreskriva att en enda nationell lagstiftning ska tillämpas vid upphandlingsförfaranden som genomförs av en gemensam enhet.

## KAPITEL IV TEKNISKT STÖD

### *Artikel 9*

#### ***Tekniskt stöd***

Unionen ska på begäran av en projektansvarig eller en medlemsstat, i enlighet med unionens relevanta finansieringsprogram och utan att det påverkar den fleråriga budgetramen, tillhandahålla tekniskt stöd för att genomföra denna förordning och underlätta genomförandet av projekt av gemensamt intresse.

## KAPITEL V SLUTBESTÄMMELSER

### *Artikel 10*

#### ***Övergångsbestämmelser***

Denna förordning ska inte tillämpas på administrativa förfaranden som inletts före den dag då den träder i kraft.

### *Artikel 11*

#### ***Ikraftträdande***

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*