

Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse om forenkling af gennemførelsen af TEN-T

(2019/C 168/11)

Ordfører	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), medlem af provinsstyrelsen for Gelderland
Basisdokument	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet COM(2018) 277 final

I. ANBEFALEDE ÆNDRINGER

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet

COM(2018) 277 final

Anbefalet ændring 1

Betragtning 1

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 er der fastlagt fælles rammer for etablering af det nyeste inden for interoperable netværk med henblik på udvikling af det indre marked. Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) består af to lag: Det samlede net sikrer forbindelser i alle EU's regioner, mens hovednettet består af de elementer i nettet, som har den største strategiske betydning for Unionen . I forordning (EU) nr. 1315/2013 er der fastsat bindende mål for gennemførelsen, idet hovednettet og det samlede TEN-T-net skal være færdiggjort senest i henholdsvis 2030 og 2050.	I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 er der fastlagt fælles rammer for etablering af det nyeste inden for interoperable netværk med henblik på udvikling af det indre marked og fremme af social, økonomisk og territorial samhørighed i Unionen . Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) består af to lag: Det samlede net sikrer forbindelser i alle EU's regioner og sikrer den nødvendige tilgængelighed til hovednettet , mens hovednettet består af de elementer i nettet, som også har den største strategiske betydning for EU og derfor bør fungere som grænseoverskridende og multimodale acceleratorer for et fælles europæisk område for transport og mobilitet . I forordning (EU) nr. 1315/2013 er der fastsat bindende mål for gennemførelsen, idet hovednettet og det samlede TEN-T-net skal være færdiggjort senest i henholdsvis 2030 og 2050. Derudover fokuserer forordning (EU) nr. 1315/2013 på grænseoverskridende forbindelser, som vil forbedre interoperabiliteten mellem de forskellige transportformer og bidrage til multimodal integration af EU's transport.

Begrundelse

TEN-T tjener mange formål, blandt disse fremme af den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed. Det grænseoverskridende samarbejde skal fungere så enkelt og let som muligt for at styrke grænseoverskridende lavemissionsmobilitet i tråd med punkt 18 i de politiske anbefalinger.

Anbefalet ændring 2

Betragtning 2

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Uanset nødvendighed og bindende tidsfrister viser erfaringerne, at mange investeringer i færdiggørelse af TEN-T mødes af komplekse procedurer for bl.a. udstedelse af tilladelser og grænseoverskridende udbud. Dette medfører betydelige forsinkelser og øgede omkostninger for mange projekters vedkommende. For at tage hånd om disse problemstillinger og åbne mulighed for synkroniseret gennemførelse af TEN-T er der behov for harmoniserede foranstaltninger på EU-plan.</p>	<p>Uanset nødvendighed og bindende tidsfrister viser erfaringerne, at mange investeringer i færdiggørelse af TEN-T mødes af komplekse procedurer for bl.a. udstedelse af tilladelser og grænseoverskridende udbud. Desuden forsømmes det ofte at inddrage offentligheden og opbygge konsensus på et tidligt tidspunkt, hvilket resulterer i manglende opbakning fra borgerne som følge af fraværet af gennemsigtighed. Dette medfører betydelige forsinkelser og øgede omkostninger for mange projekters vedkommende. For at tage hånd om disse problemstillinger og åbne mulighed for synkroniseret gennemførelse af TEN-T er der behov for förenklede og rettidige harmoniserede foranstaltninger på EU-plan.</p>

Begrundelse

Proceduren for at udstede tilladelser er ikke den eneste grund til, at projekter bliver forsinket. De forsinkes også af, at det ofte forsømmes at inddrage offentligheden og opbygge konsensus på et tidligt tidspunkt.

Anbefalet ændring 3

Betragtning 3

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>I mange medlemsstaters retlige rammer prioriteres bestemte projektkategorier på grund af deres strategiske betydning for økonomien. Denne prioritering indebærer kortere tidsfrister, sideløbende procedurer eller tidsbegrænsninger for klager, idet det samtidig sikres, at målene for andre horisontale politikker også nås. Hvis sådanne bestemmelser findes i det nationale retsgrundlag, bør de automatisk gælde for EU-projekter, der anerkendes som projekter af fælles interesse i henhold til forordning (EU) nr. 1315/2013.</p>	<p>I mange medlemsstaters retlige rammer prioriteres bestemte projektkategorier på grund af deres strategiske betydning for EU's territoriale, økonomiske og sociale samhørighed og foranstaltningerne til bekæmpelse af klimaændringerne. Denne prioritering indebærer kortere tidsfrister, sideløbende procedurer eller tidsbegrænsninger for klager, idet det samtidig sikres, at målene for andre horisontale politikker også nås. Hvis sådanne bestemmelser findes i det nationale retsgrundlag, bør de automatisk gælde for EU-projekter, der anerkendes som projekter af fælles interesse i henhold til forordning (EU) nr. 1315/2013. Hvis sådanne bestemmelser ikke findes, bør de kompetente myndigheder prioritere harmoniseringen af de administrative procedurer for udstedelse af tilladelser og projektgennemførelse eller, om nødvendigt, træffe de nødvendige skridt til at fremskynde oprettelsen af en fælles forvaltningsenhed.</p>

Begrundelse

Bekæmpelsen af klimaændringerne skal være en af de grundlæggende målsætninger i EU's transportpolitik.

Anbefalet ændring 4

Betragtning 4

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Hvis en forpligtelse til at foretage miljørelaterede vurderinger af projekter vedrørende hovednettet pålægges i både direktiv 2011/92/EU, som ændret ved direktiv 2014/52/EU, og anden EU-lovgivning såsom direktiv 92/43/EØF, direktiv 2009/147/EF, direktiv 2000/60/EF, direktiv 2008/98/EF, direktiv 2010/75/EU, direktiv 2012/18/EU og direktiv 2011/42/EF, bør medlemsstaterne sikre, at der fastsættes en fælles procedure, som opfylder kravene i disse direktiver, for at effektivisere miljøvurderingerne og strømline beslutningsprocessen.	Hvis en forpligtelse til at foretage miljørelaterede vurderinger af projekter vedrørende hovednettet pålægges i både direktiv 2011/92/EU, som ændret ved direktiv 2014/52/EU, og anden EU-lovgivning såsom direktiv 92/43/EØF, direktiv 2009/147/EF, direktiv 2000/60/EF, direktiv 2008/98/EF, direktiv 2010/75/EU, direktiv 2012/18/EU og direktiv 2011/42/EF, bør medlemsstaterne sikre, at der fastsættes en fælles procedure, som opfylder kravene i disse direktiver, for at effektivisere miljøvurderingerne og strømline beslutningsprocessen, uden nødvendigvis at fastsætte nye procedurer, hvis der allerede findes egnede procedurer.

Begrundelse

Nogle medlemsstater har allerede integrerede procedurer, og det ville udgøre en ekstra administrativ byrde at indføre nye procedurer.

Anbefalet ændring 5

Betragtning 8

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Da det haster med at færdiggøre TEN-T-hovednettet, bør forenklingen af tilladelsesprocedurerne ledsages af en frist, inden for hvilken de kompetente myndigheder bør træffe en samlet afgørelse vedrørende gennemførelsen af projektet. Denne frist bør stimulere en mere effektiv håndtering af procedurer og bør under ingen omstændigheder gå på kompromis med Unionens høje standarder for miljøbeskyttelse og offentlighedens deltagelse.	Da det haster med at færdiggøre TEN-T-hovednettet, bør forenklingen af tilladelsesprocedurerne ledsages af en frist, inden for hvilken de kompetente myndigheder bør træffe en samlet afgørelse vedrørende gennemførelsen af projektet. Denne frist bør stimulere en mere effektiv håndtering af procedurer og bør under ingen omstændigheder gå på kompromis med Unionens høje standarder for miljøbeskyttelse og offentlighedens deltagelse. Dog bør fristen først fastsættes efter en indledende, tidlig offentlig høring om det planlagte projekt, der omfatter de lokale og regionale myndigheder.

Begrundelse

Giver sig selv. Proceduren for at udstede tilladelser er ikke den eneste grund til, at projekter bliver forsinket. De forsinkes også af, at det ofte forsømmes at inddrage offentligheden og opbygge konsensus på et tidligt tidspunkt.

Anbefalet ændring 6

Betragtning 11

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse bør gennemføres i overensstemmelse med traktaten og direktiv 2014/25/EU og/eller direktiv 2014/24/EU. For at sikre effektiv gennemførelse af grænseoverskridende projekter af fælles interesse på hovednettet bør offentlige udbud, der iværksættes af en fælles enhed, være underlagt et enkelt nationalt regelsæt. Som en undtagelse fra Unionens lovgivning om offentlige udbud bør de gældende nationale regler i princippet være de regler, der er fastlagt af den medlemsstat, hvor den fælles enhed har sit hjemsted. Det bør dog være muligt at fastlægge den gældende lovgivning i en mellemstatslig aftale.	Offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse bør gennemføres i overensstemmelse med traktaten og direktiv 2014/25/EU og/eller direktiv 2014/24/EU. For at sikre effektiv gennemførelse af grænseoverskridende projekter af fælles interesse på TEN-T-nettet bør offentlige udbud, der iværksættes af en fælles forvaltnings enhed, efter aftale mellem parterne , være underlagt et enkelt EU- eller, i givet fald, nationalt regelsæt. Som en undtagelse fra Unionens lovgivning om offentlige udbud bør de gældende nationale regler i princippet være de regler, der er fastlagt af den medlemsstat, hvor den fælles enhed har sit hjemsted. Det bør dog være muligt at fastlægge den gældende lovgivning i en mellemstatslig aftale.

Begrundelse

Dette ville lette det grænseoverskridende samarbejde i tråd med punkt 18 i de politiske anbefalinger.

Anbefalet ændring 7

Artikel 1

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
Genstand og anvendelsesområde	Genstand og anvendelsesområde
I denne forordning fastlægges de krav, der gælder for de administrative procedurer, som medlemsstaternes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af alle projekter af fælles interesse på det transeuropæiske transportnets hovednet.	I denne forordning fastlægges de krav, der gælder for de administrative procedurer, som medlemsstaternes kompetente myndigheder (nationale, regionale og lokale myndigheder eller andre projektiværksættere) skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af alle infrastrukturkomponenter og krav i alle projekter af fælles interesse på det transeuropæiske transportnets hovednet med prioriteret status som fastsat i artikel 3.

Begrundelse

I stedet for at anvende den foreslåede procedure på alle TEN-T-projekter bør forordningen specificere, hvilke projekter der bør høre under dens anvendelsesområde, med henblik på at fokusere på de vigtigste projekter og fremskynde deres gennemførelse. Medlemsstaterne bør afgøre, hvilke prioriterede projekter der bør være omfattet af forordningen.

Anbefalet ændring 8

Artikel 2, litra e)

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
»grænseoverskridende projekt af fælles interesse« : et projekt af fælles interesse som omhandlet i artikel 7 i forordning (EU) nr. 1315/2013, der dækker en grænseoverskridende strækning som defineret i artikel 3, litra m), i samme forordning , og som gennemføres af en fælles enhed.	»grænseoverskridende projekt af fælles interesse« : et projekt af fælles interesse som omhandlet i artikel 7 i forordning (EU) nr. 1315/2013, der dækker en grænseoverskridende strækning inden for rammerne af en samarbejdsaftale eller en anden form for aftale mellem medlemsstater eller mellem medlemsstater og regionale og lokale myndigheder eller mellem regionale og lokale myndigheder i forskellige medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande om planlægningen og realiseringen af transportinfrastruktur , og som gennemføres af en fælles enhed.

Begrundelse

Det er vigtigt at værdsætte de lokale og regionale myndigheders potentiale i forbindelse med grænseoverskridende projekter.

Anbefalet ændring 9

Artikel 3

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Prioriteret status for projekter af fælles interesse</p> <p>1. Ethvert projekt af fælles interesse på TEN-T-hovednettet skal underkastes en integreret procedure for udstedelse af tilladelser, der forvaltes af en kompetent myndighed, som hver medlemsstat har udpeget i overensstemmelse med artikel 5 og 6.</p> <p>2. Hvis der tildeles prioriteret status i henhold til national lovgivning, skal projekter af fælles interesse tildeles den højeste nationale status og behandles på tilsvarende vis i procedurerne for udstedelse af tilladelser i det omfang og på den måde, som en sådan behandling har hjemmel i den nationale lovgivning, der gælder for tilsvarende former for transportinfrastruktur.</p> <p>3. For at sikre effektive administrative procedurer i forbindelse med projekter af fælles interesse skal projektiværksætterne og alle berørte myndigheder sørge for, at disse projekter sikres den retligt set hurtigst mulige behandling, bl.a. med hensyn til de afsatte ressourcer.</p>	<p>Prioriteret status for projekter af fælles interesse</p> <p>1. Medlemsstaterne udpeger prioriterede dele på TEN-T-hovednettet.</p> <p>2. Hvis der tildeles prioriteret status i henhold til national lovgivning, skal projekter af fælles interesse tildeles den højeste nationale status og behandles på tilsvarende vis i procedurerne for udstedelse af tilladelser i det omfang og på den måde, som en sådan behandling har hjemmel i den nationale lovgivning, der gælder for tilsvarende former for transportinfrastruktur.</p> <p>3. For at sikre effektive administrative procedurer i forbindelse med projekter af fælles interesse skal projektiværksætterne og alle berørte myndigheder sørge for, at disse projekter sikres den retligt set hurtigst mulige behandling, bl.a. med hensyn til de afsatte ressourcer.</p>

Begrundelse

Se anbefalet ændring 7.

Anbefalet ændring 10

Artikel 4, stk. 1

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>For at overholde de frister, der er fastsat i artikel 6, og mindske den administrative byrde i forbindelse med gennemførelsen af projekter af fælles interesse skal alle de administrative procedurer, der er fastlagt i gældende EU-lovgivning og national lovgivning, integreres og føre til én samlet afgørelse.</p>	<p>For at overholde de frister, der er fastsat i artikel 6, og mindske den administrative byrde i forbindelse med gennemførelsen af projekter af fælles interesse skal alle de administrative procedurer, der er fastlagt i gældende EU-lovgivning og national lovgivning, herunder relevante miljøvurderinger samt kampagner, der har til formål at informere og inddrage borgerne, integreres og føre til én samlet afgørelse.</p>

Begrundelse

Bekæmpelsen af klimaændringerne skal være en af de grundlæggende målsætninger i EU's transportpolitik.

Anbefalet ændring 11

Artikel 5, stk. 1

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Senest den ... (OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation) skal hver medlemsstat udpege en kompetent myndighed, som har ansvaret for at fremme tilladelsesproceduren, herunder for at træffe den samlede afgørelse.</p>	<p>Senest den ... (OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation) skal hver medlemsstat udpege en eller flere kompetente myndigheder, som har ansvaret for at fremme en integreret tilladelsesprocedure, herunder for at træffe den samlede afgørelse. Hvis en medlemsstat allerede har udpeget en eller flere kompetente myndigheder, kan den pågældende medlemsstat bekræfte udpegelsen af denne eller disse kompetente myndigheder.</p>

Begrundelse

Nogle medlemsstater har allerede integrerede procedurer eller udpegede kompetente myndigheder. Det ville derfor udgøre en ekstra administrativ byrde for dem at indføre nye procedurer eller udpege nye kompetente myndigheder.

Anbefalet ændring 12

Artikel 5, stk. 2

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Det ansvar og/eller de tilhørende opgaver, som påhviler den i stk. 1 omhandlede kompetente myndighed, kan uddelegeres til eller udføres af en anden myndighed på et passende administrativt niveau for hvert enkelt projekt af fælles interesse eller for en bestemt kategori af projekter af fælles interesse på følgende betingelser:</p> <p>a) kun én myndighed har ansvaret for det enkelte projekt af fælles interesse</p> <p>b) myndigheden er det eneste kontaktpunkt for projektiværksætteren under den procedure, der fører til den samlede afgørelse for et givent projekt af fælles interesse, og</p> <p>c) myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger.</p> <p>Med forbehold af de tidsfrister, der er fastsat i henhold til artikel 6, kan den kompetente myndighed bibeholde ansvaret for at fastsætte tidsfrister.</p>	<p>Medlemsstaterne kan uddelegere det ansvar og/eller de tilhørende opgaver, som påhviler den i stk. 1 omhandlede kompetente myndighed, til en eksisterende eller nyoprettet myndighed på et passende administrativt niveau under hensyntagen til nationale, regionale og lokale kompetencer, for hvert enkelt projekt af fælles interesse eller for en bestemt kategori af projekter af fælles interesse, under forudsætning af at:</p> <p>a) kun én myndighed har ansvaret for det enkelte projekt af fælles interesse</p> <p>b) myndigheden er det eneste kontaktpunkt for projektiværksætteren under den procedure, der fører til den samlede afgørelse for et givent projekt af fælles interesse, og</p> <p>c) myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger.</p>

Begrundelse

Forordningen bør ikke gribe ind i medlemsstaternes opbygning, især da disse opgaver i nogle medlemsstater varetages af forskellige administrative niveauer.

Tidsfristerne bør fastsættes i tæt samarbejde med projektiværksætteren for at gøre det muligt at skræddersy tidsrammerne for projekterne. En tidlig inddragelse af alle interessenter, hvor der er afsat tilstrækkelig tid til at opbygge konsensus blandt alle interessenter, vil medføre en betydelig forbedring af projektgennemførelsen.

Anbefalet ændring 13

Artikel 5, stk. 5

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Hvis et projekt af fælles interesse kræver, at der træffes afgørelser i to medlemsstater eller mere, skal de respektive kompetente myndigheder træffe alle de nødvendige foranstaltninger for indbyrdes at sikre et effektivt samarbejde og effektiv koordinering. Uden at det berører eventuelle forpligtelser i henhold til gældende EU-ret eller international ret skal medlemsstaterne bestræbe sig på at fastlægge fælles procedurer, navnlig med hensyn til vurdering af miljøpåvirkninger.</p>	<p>Hvis et projekt af fælles interesse kræver, at der træffes afgørelser i to medlemsstater eller mere, skal de respektive kompetente myndigheder træffe alle de nødvendige foranstaltninger for indbyrdes at sikre et effektivt samarbejde og effektiv koordinering. Uden at det berører eventuelle forpligtelser i henhold til gældende EU-ret eller international ret skal medlemsstaterne bestræbe sig på at fastlægge fælles procedurer, navnlig med hensyn til vurdering af miljøpåvirkninger. Især i de tilfælde, hvor en fælles enhed oprettes af de deltagende medlemsstater eller kompetente lokale og regionale myndigheder, skal denne enhed drage fordel af fælles procedurer og koordinering mellem medlemsstaterne. Den fælles enhed bør kun være i kontakt med én enkelt kompetent myndighed, der udsteder tilladelser.</p>

Begrundelse

Anbefalet ændring 14

Artikel 6

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>Varighed og gennemførelse af tilladelsesproceduren</p> <p>1. Tilladelsesproceduren består af fasen før indgivelse af ansøgningen og fasen, hvor ansøgningen vurderes, og den kompetente myndighed træffer sin afgørelse.</p> <p>2. Fasen før indgivelse af ansøgningen, som omfatter perioden fra indledningen af tilladelsesproceduren til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier til den kompetente myndighed, må i princippet ikke overstige to år.</p> <p>3. For at indlede tilladelsesproceduren skal projektiværksætteren skriftligt anmelde projektet over for den kompetente myndighed i hver af de pågældende medlemsstater, ligesom vedkommende skal medsende en detaljeret beskrivelse af projektet. Senest to måneder efter modtagelsen af ovennævnte anmeldelse skal den kompetente myndighed enten anerkende den eller skriftligt afvise den, hvis myndigheden ikke mener, at projektet er tilstrækkelig veludviklet til at indgå i tilladelsesproceduren. Hvis den kompetente myndighed beslutter at afvise anmeldelsen, skal den begrunde sin beslutning. Datoen for underskrift af den kompetente myndigheds anerkendelse af anmeldelsen gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren. Er to eller flere medlemsstater involveret, er det datoen for den kompetente myndigheds accept af den sidste anmeldelse, der gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren.</p> <p>4. Inden [tre] måned[er] fra starten af tilladelsesproceduren skal den kompetente myndighed i tæt samarbejde med projektiværksætteren og andre berørte myndigheder og under hensyntagen til de oplysninger, som projektiværksætteren har fremlagt på basis af den i stk. 3 omhandlede anmeldelse, udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektiværksætteren. Beskrivelsen skal omfatte følgende:</p> <p>a) det materielle anvendelsesområde og detaljeringsgraden af de oplysninger, som projektiværksætteren skal fremlægge som en del af ansøgningsdossieret med henblik på den samlede afgørelse</p> <p>b) en tidsplan for tilladelsesproceduren, hvori følgende som minimum anføres:</p> <p>i) de afgørelser og udtalelser der skal indhentes</p> <p>ii) de myndigheder, interesseparter og den del af offentligheden, som forventes at blive berørt</p> <p>iii) de forskellige etaper af proceduren og deres varighed</p> <p>iv) de større milepæle, der skal nås, og deres frister i forhold til den samlede afgørelse, der skal træffes</p> <p>v) de ressourcer, som myndighederne har planlagt, og eventuelle yderligere ressourcebehov.</p>	<p>Varighed og gennemførelse af tilladelsesproceduren</p> <p>1. Tilladelsesproceduren består af fasen før indgivelse af ansøgningen og fasen, hvor ansøgningen vurderes, og den kompetente myndighed træffer sin afgørelse.</p> <p>Den kompetente myndighed inddrager, i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats institutionelle og retlige rammer, de lokale og regionale myndigheder, hvis område er berørt af projekterne, i en deltagelsesbaseret procedure med det formål at gennemføre en foreløbig evaluering af projektet inden den endelige godkendelse.</p> <p>2. Fasen før indgivelse af ansøgningen, som omfatter perioden fra indledningen af tilladelsesproceduren til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier til den kompetente myndighed, må i princippet ikke overstige to år. Den kompetente myndighed kan give projektiværksætteren mere tid under særlige omstændigheder i forhold til projektets størrelse og art og/eller for at sikre, at der er tilstrækkelig tid til at inddrage offentligheden. Sådanne offentlige høringer og inddragelse skal allerede være gennemført forud for fasen før indgivelse af ansøgningen. Resultatet af inddragelsen af offentligheden i form af afvejning af modstående hensyn, som påvirker gennemførelsen af infrastrukturen direkte, og de planlagte yderligere foranstaltninger for at høre offentligheden, skal være afgørende for, hvor lang fasen før indgivelse af ansøgningen skal være.</p> <p>3. For at indlede tilladelsesproceduren skal projektiværksætteren skriftligt anmelde projektet over for den kompetente myndighed i hver af de pågældende medlemsstater, ligesom vedkommende skal medsende en detaljeret beskrivelse af projektet. Senest to måneder efter modtagelsen af ovennævnte anmeldelse skal den kompetente myndighed enten anerkende den eller skriftligt afvise den, hvis myndigheden ikke mener, at projektet er tilstrækkelig veludviklet til at indgå i tilladelsesproceduren. Hvis den kompetente myndighed beslutter at afvise anmeldelsen, skal den begrunde sin beslutning. Datoen for underskrift af den kompetente myndigheds anerkendelse af anmeldelsen gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren. Er to eller flere medlemsstater involveret, er det datoen for den kompetente myndigheds accept af den sidste anmeldelse, der gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren.</p> <p>4. Inden [tre] måned[er] fra starten af tilladelsesproceduren skal den kompetente myndighed i tæt samarbejde med projektiværksætteren og andre berørte myndigheder og under hensyntagen til de oplysninger, som projektiværksætteren har fremlagt på basis af den i stk. 3 omhandlede anmeldelse, udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektiværksætteren. Beskrivelsen skal omfatte følgende:</p>

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
	<p>a) det materielle anvendelsesområde og detaljeringsgraden af de oplysninger, som projektivrærksætteren skal fremlægge som en del af ansøgningsdossieret med henblik på den samlede afgørelse</p> <p>b) en tidsplan for tilladelsesproceduren, hvori følgende som minimum anføres:</p> <p>i) de afgørelser og udtalelser, der skal indhentes, herunder især, og i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats institutionelle og retlige rammer, udtalelser fra de lokale og regionale myndigheder</p> <p>ii) de foranstaltninger, der er allerede er truffet for at involvere interessenter og få offentligheden til at deltage i processen, og hvordan dette vil blive videreført under hele projektets gennemførelse</p> <p>iii) de myndigheder, herunder, i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats institutionelle og retlige rammer, de lokale og regionale myndigheder, som skal inddrages</p> <p>iv) de forskellige etaper af proceduren og deres varighed</p> <p>v) de større milepæle, der skal nås, og deres frister i forhold til den samlede afgørelse, der skal træffes</p> <p>vi) de ressourcer, som myndighederne har planlagt, og eventuelle yderligere ressourcebehov.</p>

Begrundelse

Ved at vedtage en skræddersyet model for hvert enkelt projekt og inddrage offentligheden tidligt i processen kan forsinkelser i tilladelsesproceduren reduceres væsentligt som følge af færre retssager mod resultatet af planlægningsproceduren. Den nødvendige tidsramme for at opbygge konsensus blandt de berørte interessenter kan derfor ikke fastsættes generelt. Den bør i stedet fastsættes ud fra bestemmelige faktorer, som er knyttet til projektets gennemførelse, og under afvejning af forskellige hensyn under konsensusopbygningen med inddragelse af alle berørte interessenter. En sådan fleksibel, skræddersyet tilgang vil endda kunne fremskynde gennemførelsen med hensyn til at overholde en stram tidsramme.

Anbefalet ændring 15

Artikel 7, stk. 1

Kommissionens forslag	RU's ændringsforslag
<p>I tilfælde af projekter med deltagelse af to eller flere medlemsstater tilpasser de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater deres tidsplaner indbyrdes, ligesom de enes om en fælles plan.</p>	<p>I tilfælde af projekter med deltagelse af to eller flere medlemsstater tilpasser de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater deres tidsplaner indbyrdes, ligesom de enes om en fælles plan. Hvis en fælles enhed, som de deltagende medlemsstater har oprettet, ansøger om tilladelse, skal den kun skulle kontakte én kompetent myndighed. Den kompetente myndighed vil herefter koordinere med den anden/de andre involverede myndighed/myndigheder for at sikre overholdelsen af alle krav i henhold til gældende lovgivning i alle de medlemsstater, der berøres af projektet, som fastsat i artikel 5, stk. 5.</p>

Begrundelse

Dette skal gøre det lettere at udstede grænseoverskridende tilladelser ved at vedtage en kvikskrankemodell for fælles enheder.

II. POLITISKE ANBEFALINGER

DET EUROPÆISKE REGIONSUDVALG

Hovedpunkter

1. Det Europæiske Regionsudvalg understreger, at gennemførelsen af TEN-T-hovednettet og det samlede net er nøglen til at sikre territorial samhørighed og gøre alle regioner mere tilgængelige og fremme den økonomiske udvikling i perifere regioner og grænseregioner;
2. påpeger, at udviklingen af transportinfrastruktur ofte hører under de regionale myndigheder, som har ansvaret for fysisk planlægning og står for plangodkendelse og udstedelse af tilladelser på deres område;
3. minder om, at Connecting Europe-faciliteten (CEF) og TEN-T-forordningen fastsætter ambitiøse mål for infrastrukturudviklingen i Europa. TEN-T-hovednettet skulle være færdiggjort i 2030, men det bliver vanskeligt at opfylde de finansielle behov for at nå disse ambitiøse mål;
4. anerkender, at sammen med en styrkelse af pipelinen for projekter, udvidelse af finansieringsmulighederne (CEF) og fremme af et investeringsvenligt miljø udgør forenklingen en vigtig søjle i EU's TEN-T-politik;
5. glæder sig over Kommissionens forslag, i forbindelse med at fremme gennemførelsen af TEN-T-nettet og opfylde Parisaftalens mål. Det er også meget vigtigt for at harmonisere procedurerne og de tekniske standarder og øge interoperabiliteten;
6. minder om de tre grundlæggende principper:
 - at sikre, at procedurerne på tværs af forskellige områder bliver koordineret, både inden for og mellem medlemsstaterne
 - at sikre, at de forskellige lovkrav, såsom direktiver om levesteder, vand og biodiversitet, spiller sammen
 - at opretholde og forbedre offentlighedens inddragelse;
7. ønsker at understrege betydningen af at strømline procedurer osv. i grænseregioner. Udvalget bemærker, at gennemførelsen af TEN-T derfor skal fremmes ved hjælp af forenkling af administrative tilladelser, procedurer for udstedelse af tilladelser og andre reguleringsmæssige procedurer;
8. understreger, at hvis medlemsstaterne allerede har forenklede procedurer, skal de have mulighed for at vælge deres egen forenklede procedure;
9. foreslår, at i stedet for at anvende den foreslåede procedure på alle TEN-T-projekter bør forordningen specificere, hvilke projekter der er omfattet af dens anvendelsesområde. Medlemsstaterne skal f.eks. kunne afgøre, hvilke projekter der er omfattet af forordningen;
10. anerkender, at rettidig færdiggørelse af TEN-T-nettet undergraves af forsinkelser, som skyldes lange procedurer for udstedelse af tilladelser. Disse tilladelser udstedes imidlertid inden for de nationale myndigheders integrerede rammer under overholdelse af EU-regler og nationale regler inden for fysisk planlægning, miljøbeskyttelse og civile rettigheder. Udvalget bemærker, at det er vanskeligt at gennemføre denne komplekse procedure med en standardmodel. En skræddersyet model er mere hensigtsmæssig;
11. minder om, at det er et centralt mål for den nuværende Kommission at forenkle og mindske den administrative byrde, og at forslaget til en vis grad afspejler dette. Udvalget bemærker dog, at den administrative byrde ikke må blive forenklet og mindsket på bekostning af nærheds- og proportionalitetsprincippet, og at skræddersyede modeller bør være mulige, hvis en medlemsstat allerede har forenklede procedurer;

12. minder om, at det for at opfylde Parisaftalens mål er nødvendigt at fremskynde udviklingen af jernbaneinfrastrukturen, prioritere løsning af flaskehalsproblemer, fuldføre de manglende strækninger og støtte grænseoverskridende infrastruktur, som muliggør grøn mobilitet, i overensstemmelse med udtalelserne om »Manglende transportforbindelser i grænseregioner« og »Fremme af lavemissionsmobilitet«. EU kan bidrage yderligere til den grønne mobilitets finansielle levedygtighed ved aktivt at støtte et internationalt emissionshandelssystem (ETS) samt et ETS i EU med stabilt høje CO₂-priser, der ikke varierer alene på grund af spekulation, som anført i RU's udtalelse »Omkostningseffektive emissionsreduktioner og lavemissionsinvesteringer«;

13. minder om, at det er nødvendigt at finde en balance mellem brugernes (borgere og økonomiske operatører) generelle, men ikke eksplicit udtrykte interesser med hensyn til fri bevægelighed og mennesker og varer, og interesserne hos dem, der bliver berørt af udviklingen af infrastruktur.

Grænseoverskridende aspekter

14. Det Europæiske Regionsudvalg fastholder, at det er nødvendigt at videreføre det grænseoverskridende, tværnationale og inter-regionale samarbejde som en del af målet om at styrke den territoriale samhørighed i overensstemmelse med artikel 174 i TEUF;

15. påpeger, at nogle af RU's bemærkninger vedrørende begrænsninger som følge af forskellige proceduremæssige og organisatoriske tilgange i grænseoverskridende projekter (f.eks. i udtalelsen om »Manglende transportforbindelser i grænseregioner«) fortsat er aktuelle, og opfordrer til en fjernelse af disse juridiske og administrative hindringer for grænseoverskridende infrastrukturudvikling (f.eks. i udtalelsen om »Fremme af vækst og samhørighed i EU's grænseregioner«);

16. glæder sig over forslaget om at fremme grænseoverskridende samarbejde om udvikling af transportforbindelser for at fjerne manglende forbindelser. Grænseoverskridende projekter og rent nationale projekter har imidlertid forskellige betingelser, og en topstyret tilgang er muligvis ikke hensigtsmæssig for deres specifikke forhold;

17. minder om, at TEN-T-nettet er et planlægningsværktøj til at udvikle europæiske transportforbindelser, men at det er nødvendigt at fastholde den lokalt forankrede tilgang for de enkelte TEN-T-projekter. Fysisk planlægning samt inddragelsen af offentligheden og interessenter skal ske på lokalt og regionalt niveau;

18. opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremme foranstaltninger, som sigter mod at lette grænseoverskridende projektgennemførelse af TEN-T-projekter og løsning af flaskehalsproblemer ved at forenkle de administrative procedurer og krav.

Bruxelles, den 7. februar 2019.

Formand
Karl-Heinz LAMBERTZ
for Det Europæiske Regionsudvalg