



Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

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

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

De teknologiske fremskridt berører alle dele af samfundet og økonomien og ændrer EU-borgernes liv. Denne tendens ses også på transportområdet. Nye teknologier medfører radikale ændringer af mulighederne for mobilitet. Det er på denne baggrund, at EU og vores industrier skal leve op til udfordringen om at blive førende i verden for så vidt angår innovation, digitalisering og dekarbonisering. Kommissionen har derfor anlagt en helhedsorienteret tilgang for at sikre, at EU's mobilitetspolitikker afspejler disse politiske prioriteter i form af tre mobilitetspakker under overskriften "Et mobilt Europa".

Med udgangspunkt i den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj og november 2017. I disse pakker opstilles der en positiv dagsorden for gennemførelse af strategien for lavemissionsmobilitet, idet der sikres en gnidningsløs overgang til ren, konkurrencedygtig og sammenhængende mobilitet for alle. Europa-Parlamentet og Rådet bør sikre hurtig vedtagelse af de pågældende forslag.

Dette initiativ indgår i den tredje pakke under "Et mobilt Europa", som bidrager til at gennemføre den nye industripolitiske strategi fra september 2017. Et af målene består i at fuldføre den proces, der skal sætte EU i stand til at høste det fulde udbytte af moderniseringen på transportområdet. Det er afgørende, at fremtidens transportsystemer er sikre, rene og effektive for alle EU-borgere. Målet er at gøre vores transportsystemer mere sikre og lettilgængelige, øge industriens konkurrenceevne og jobsikkerheden og sikre et miljø, der er renere og bedre tilpasset til den nødvendige indsats for at bekæmpe klimaændringer. Dette vil kræve fuld opbakning fra EU, medlemsstaterne og andre interesserede parter – ikke mindst med hensyn til at øge investeringerne i transportinfrastruktur.

Stimulering af økonomisk vækst og fremme af investeringer i realøkonomien er et centralt element ved Kommissionens prioriteter. I investeringsplanen for Europa¹, som omsætter dette overordnede mål i praksis, er der opstillet tre målsætninger om at mobilisere finansiering af realøkonomien, sikre synlighed og teknisk bistand til investeringsprojekter samt styrke reguleringsrammerne for investering.

Investeringer i transportinfrastruktur bidrager i høj grad til at opnå disse mål. Navnlig forventes færdiggørelsen af hovednettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og dets korridorer at generere yderligere 4 500 mia. EUR svarende til 1,8 % af EU's BNP og tegne sig for 13 mio. mandår frem til 2030². Det anslås, at de investeringer, der er nødvendige for at færdiggøre TEN-T-hovednettet, beløber sig til omkring 500 mia. EUR i perioden 2021-2030 og ca. 1 500 mia. EUR, hvis det samlede TEN-T-net og andre transportinvesteringer medregnes³.

¹ COM(2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, september 2017.

³ Baseret på tilbagemeldinger fra medlemsstaterne i maj 2017. Arbejdsplanerne for hovednetkorridorerne og de undersøgelser, der ligger til grund for dem, findes på: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

Erfaringerne viser, at gennemførelsen af projekter vedrørende TEN-T-hovednettet berøres af komplekse administrative procedurer og reguleringsmæssig usikkerhed, som kan medføre øgede omkostninger og forsinkelser⁴.

I den nyligt ajourførte Christophersen-Bodewig-Secchi-handlingsplan⁵ – *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (2015) – fremhæves forenkling af administrative tilladelser, regler for udstedelse af tilladelser og andre reguleringsmæssige procedurer i en af de anbefalinger, der skal fremme gennemførelsen af TEN-T. Denne handlingsplan blev fremlagt af de europæiske TEN-T-koordinatorer Bodewig og Secchi samt tidligere næstformand H. Christophersen.

Effektiv gennemførelse af TEN-T er afgørende for at sikre et velfungerende indre marked, digitalisering af transportområdet og overgang til kulstoffattig mobilitet⁶. I sine seneste meddelelser har Kommissionen understreget behovet for at mobilisere private investeringer i sektorer, der har afgørende betydning for EU's fremtid⁷, og hvor der stadig forekommer markedssvigt⁸. Desuden har Kommissionen gentaget, at bæredygtig grænseoverskridende transport og en holdbar TEN-T-infrastruktur er afgørende for, at EU kan bevæge sig i retning af en kulstoffattig og ressourceeffektiv økonomi⁹.

Der ligger en udfordring i at skabe et understøttende reguleringsmæssigt miljø og indføre effektive procedurer – ikke blot på europæisk plan. G7-landene har også anerkendt den reguleringsmæssige kompleksitet, som påvirker effektiviteten af tilladelsesprocedurerne, navnlig i transportministrenes erklæring, som blev vedtaget på G7-mødet i Cagliari i juni 2017. I erklæringen understreges det, hvor vigtigt det er at øge offentlighedens accept af infrastrukturprojekter, sikre effektive administrative procedurer og strømline det reguleringsmæssige miljø¹⁰. EU-medlemsstaterne har også gjort en indsats for at effektivisere procedurerne på nationalt plan¹¹.

⁴ Dette gælder også for de 30 tidligere udpegede prioriterede TEN-T-projekter. Flere af disse er allerede gennemført, mens andre stadig er i gang. Erfaringerne fra de prioriterede projekter viser desuden, at problemer med tilladelsesprocedurerne har påvirket gennemførelsen af flere projekter (f.eks. PP17, PP18/30 og PP24) (Implementation of the Priority Projects, november 2012, GD MOVE – baseret på data fra medlemsstaterne, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

⁵ Tidligere næstformand for Kommissionen H. Christophersen, professor K. Bodewig, europæisk koordinator, professor C. Secchi, europæisk koordinator, i Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects" ("CBS Report"), juni 2015 – findes på http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf; statusrapport i "Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects", januar 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf (herefter "CBS-rapporten").

⁶ I de konklusioner, der blev vedtaget den 5. december 2017, gentog Rådet sin stærke opbakning til gennemførelsen af TEN-T og nødvendigheden af at videreføre den førte politik for at fremme investeringer i transportsektoren og bidrage til opnåelsen af globale målsætninger, navnlig med hensyn til klimaindsatsen. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union, undersøgelse foretaget for Europa-Parlamentet, oktober 2015.

⁹ COM(2016)501 final.

¹⁰ http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf.

¹¹ Tysk strategi for fremskyndelse af planlægningsprocessen: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile.

Formålet med dette initiativ er bl.a. at mindske de forsinkelser, der opstår i forbindelse med gennemførelsen af TEN-T-infrastrukturprojekter. Der fastsættes en øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Desuden sigtes der mod at skabe øget klarhed om de procedurer, som projektivrærksætterne skal følge, navnlig med hensyn til udstedelse af tilladelser, offentlige udbud og andre procedurer.

I initiativet sikres adgangen til klage og domstolsprøvelse for så vidt angår gennemførelsen af TEN-T-infrastrukturprojekter. Initiativet berører ikke eventuelle administrative klageprocedurer og brug af retsmidler ved en domstol eller anden retsinstant. Medlemsstaterne kan imidlertid fastsætte specifikke proceduremæssige regler om bl.a., at et argument, der er et udtryk for misbrug eller ond tro, ikke kan antages til realitetsbehandling. I forbindelse med grænseoverskridende projekter kan der opstå særlige problemer med offentlige udbud, navnlig på grund af behovet for anvendelse af forskellig lovgivning, hvilket interessenterne har fremhævet. Dette gør projekterne mere komplekse og indebærer ekstraomkostninger. Dette initiativ sigter mod at åbne mulighed for systematisk anvendelse af én fælles ramme i tilfælde af grænseoverskridende projekter, der gennemføres af en fælles enhed, medmindre de deltagende medlemsstater træffer beslutning om andet. Dette er i tråd med de målsætninger, der er fastlagt i den nylige meddelelse om fremme af vækst og samhørighed i EU's grænseregioner¹².

Ud over at generere flere investeringer og tiltrække privat kapital til infrastruktur, som har høj merværdi for EU, er der tiltro til, at dette initiativ vil skabe øget klarhed for borgerne og civilsamfundet i kraft af, at der opstilles mere gennemsigtige rammer for inddragelsen af dem i planlægningen af TEN-T-projekter.

Mere specifikt forventes følgende fordele:

- Tidsbesparelser: Tilladelsesprocedurerne forventes højst at tage tre år, hvilket er en markant forbedring i forhold til den nuværende situation.
- Omkostningsbesparelser for brugerne: Mere end 5 mia. EUR i omkostningsbesparelser for brugerne.
- Investeringer: 84 % af de samlede investeringer i TEN-T-hovednettet rykkes frem til før 2025.
- Mindskelse af transportaktiviteternes eksterne følgevirkninger: besparelser på 700 mio. EUR takket være sparede CO₂-emissioner, støjdæmpning, mindre luftforurening, trafiktrængsel og færre ulykker. Nedbringelsen af CO₂-emissionerne anslås til 2 686 tusind t sparede emissioner i perioden 2018-2030.
- Administrative omkostninger: nettobesparelser på 150 mio. EUR for projektivrærksættere og offentlige myndigheder.
- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Der findes i dag ingen særlige bestemmelser om udstedelse af tilladelser og reguleringsmæssige procedurer på TEN-T-området. Derimod findes der sådanne bestemmelser for det transeuropæiske energinet (TEN-E)¹³.

¹² COM(2017) 534 final.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39).

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Målene for dette initiativ er i tråd med de relevante EU-politikker på områderne for transport og det indre marked samt andre områder. Initiativet bidrager til at stimulere investeringslysten og skabe job ved at strømline investeringer i realøkonomien.

I kraft af færdiggørelsen af TEN-T vil der blive etableret et dybere og mere retfærdigt indre marked, da et af målene med TEN-T er at forbinde medlemsstaterne fysisk, og da det klart skaber merværdi for Unionen takket være fokuseringen på grænseoverskridende forbindelser.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Koordineret udvikling af TEN-T-nettet med henblik på at lette transportstrømmene i det europæiske indre marked og øge den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen kræver, at der træffes foranstaltninger på EU-plan. Tilladelsesprocedurerne varierer meget på tværs af medlemsstaterne med hensyn til antallet af krævede tilladelser og de afgørelser, der skal træffes. Dette gør det vanskeligt at synkronisere udviklingen af nettet. Først når alle TEN-T-nettets elementer er etableret, kan det fungere tilfredsstillende som en helhed og give os alle de potentielle fordele på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Det henhører under anvendelsesområdet for det transeuropæiske transportnet som defineret i artikel 170 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Det tiltag, der er planlagt i henhold til dette forslag, er specifikt begrænset til den europæiske dimension af transportinfrastruktur.

En forordning vil være et effektivt instrument, da den vil være gældende i medlemsstaternes retsorden umiddelbart efter vedtagelsen, og da der ikke kræves en gennemførelsesperiode, før den får fuld retsvirkning. Dette harmonerer med målsætningen om at fjerne uoverensstemmelser, som skyldes gennemførelsen af direktiver, og om at fremme procedurerne i forbindelse med tilrettelæggelse af projekter og udstedelse af tilladelser.

3. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Målrettet regulering og forenkling**

I 2013 blev TEN-T-politikken styrket væsentligt i kraft af vedtagelsen af en ny forordning, som fastlagde en helhedsorienteret strategi, som var baseret på etablering af hovednettet senest i 2030 og det samlede TEN-T-net i 2050. TEN-T-politikken har imidlertid eksisteret i 25 år, og da de nuværende TEN-T-rammer blev udformet, forelå der allerede dokumentation for forekomsten og konsekvenserne af forsinkelser i forbindelse med tilladelser og andre reguleringsmæssige procedurer. Oprindeligt var der planlagt foranstaltninger med fokus på forenkling af TEN-T-rammerne, men de blev i sidste ende betragtet som forhastede af flere

årsager. Navnlige omfattede de nye TEN-T-rammer allerede en ambitiøs vifte af nyskabelser – især i forbindelse med oprettelsen af et nyt finansieringsinstrument, Connecting Europe-faciliteten.

Således indeholder den nuværende forordning (EU) nr. 1315/2013 ikke nogen specifikke løsninger med hensyn til tilladelsesprocedurerne i modsætning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur¹⁴. Derfor kunne nærværende initiativ ikke udvikles som led i REFIT-programmet. Det er dog baseret på erfaringerne fra TEN-E.

- **Høringer, dataindsamling og ekspertrådgivning**

Høringsaktiviteterne omfattede følgende:

- (1) Der blev foretaget en åben offentlig høring på internettet i en periode på 13 uger fra den 1. august 2017 til den 9. november 2017. I alt 99 svar blev modtaget fra 23 forskellige medlemsstater, og disse udgjorde 94 % af alle bidrag. De hyppigst repræsenterede kategorier af organisationer var regionale, lokale og kommunale myndigheder (20 %), projektivrksættere (19 %) samt industri-, erhvervs- og sektorspecifikke sammenslutninger (20 %) tæt fulgt af nationale forvaltninger (16 %).
- (2) En række fælles workshoper blev tilrettelagt af Kommissionens tjenestegrene med ansvar for de områder, som initiativet dækker, dvs. offentlige udbud (15. juni 2017), statsstøtte og finansiering (21. september 2017) samt miljøvurderinger og udstedelse af tilladelser (17. oktober 2017).
- (3) Mellem den 6. december 2017 og den 17. januar 2018 blev der afholdt samtaler med interesserede parter i forbindelse med konsekvensanalysen.
- (4) Høringerne blev foretaget som led i den foregående sonderende undersøgelse sammen med en åben offentlig høring, der løb over 12 uger, og en række særlige workshoper med fokus på initiativet.
- (5) En feedbackmekanisme blev medtaget i den indledende konsekvensanalyse, som blev offentliggjort på Kommissionens websted i juni 2017.

Desuden er initiativet ved to lejligheder blevet drøftet på ministerplan sammen med andre emner med tilknytning til udvikling og finansiering af TEN-T, nemlig på Regional Transport Investment Conference den 23. marts 2017 i Sofia og på transportministrenes uformelle rådsmøde den 21. september 2017 i Tallinn.

Sammenfatning af de indkomne bidrag og udnyttelse heraf

Alle relevante interessentgrupper med repræsentanter for alle medlemsstaterne blev hørt, og de fleste fremlagde deres synspunkter sammen med en række kvantitative oplysninger om aktuelle problemstillinger og de politiske foranstaltninger, der overvejes. Af høringen fremgik det, at de vigtigste spørgsmål, der opstår i forbindelse med procedurerne for udstedelse af tilladelser til TEN-T-projekter, vedrører foranstaltninger på strategisk plan ved forberedelse af projekter, herunder indhentning af tilladelser til fysisk planlægning, byggetilladelser og miljøvurderinger.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 347/2013 af 17. april 2013 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur og om ophævelse af beslutning nr. 1364/2006/EF og ændring af forordning (EF) nr. 713/2009, (EF) nr. 714/2009 og (EF) nr. 715/2009 (EUT L 115 af 25.4.2013, s. 39-75).

En række projektiværksættere, enkeltpersoner og industrielle interessegrupper efterlyste navnlig støtte til samling af procedurer under en enkelt national enhed, f.eks. en kvikskranke. Flere nationale og regionale forvaltninger udtrykte en mere reserveret holdning, som også blev bekræftet under bilaterale samtaler.

Mange af disse forvaltninger gav udtryk for en vis bekymring med hensyn til kvikskranger. De særskilte kvalitative analyser af deres bemærkninger viser imidlertid, at denne tilsyneladende uenighed i visse tilfælde skyldes det forhold, at nogle af landene allerede har samlet procedurerne hos en enkelt enhed (herunder hasteprocedurerne). Disse allerede etablerede fælles nationale enheder kan betragtes som eksempler på bedste praksis i forbindelse med gennemførelse af kvikskranger.

Ifølge en række projektiværksættere og enkeltpersoner bør de enkelte kvikskranger have udvidet beslutningskapacitet og kunne administrere alle miljøvurderinger på projektplan, tilladelser til fysisk planlægning og byggetilladelser. Omvendt var der forskel på de nationale og regionale forvaltningers holdning med hensyn til samling af procedurer og myndighedsniveau. Mange nationale repræsentanter anførte, at kvikskranger kun bør have koordineringsbeføjelser.

Respondenterne, primært projektiværksættere, enkeltpersoner og industrielle interessegrupper, var enige om, at tilladelsesproceduren ikke bør vare længere end to år, og at det kunne bidrage til at nedbringe uforholdsmæssig lange forsinkelser, hvis der blev fastsat en sådan tidsbegrænsning. En række lokale og regionale myndigheder samt flere nationale forvaltninger var mere reserverede i dette spørgsmål.

Fælles EU-regler, der gælder for grænseoverskridende projekter, blev udpeget som den mest effektive løsning til afklaring af spørgsmål i forbindelse med offentlige udbud, navnlig hos projektiværksættere og industrielle grupper. Flere nationale myndigheder anførte, at sådanne regler ville være mere effektive, hvis de gjaldt for grænseoverskridende projekter, der nyder godt af EU-finansiering.

Blandt de tilgængelige instrumenter til vedtagelse af foranstaltninger, der letter tilrettelæggelsen af TEN-T-projekter og udstedelsen af tilladelser, viste høringen, at respondenterne generelt foretrak en forordning om procedurerne for udstedelse af tilladelser og andre aspekter ved forberedelse af TEN-T-projekter, som umiddelbart skulle gælde i medlemsstaterne.

- **Dataindsamling og brug af ekspertise**

Initiativet præsenteres på baggrund af en lang refleksionsproces og imødekommer de politiske opfordringer til at handle. Problemafgrænsningen blev hovedsageligt baseret på Kommissionens erfaringer med at administrere færdiggørelsen af TEN-T¹⁵ og en række høringsaktiviteter og eksterne undersøgelser:

- Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects, Milieu et al., december 2016¹⁶;
- Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, februar 2018¹⁷.

¹⁵ Statusrapport om gennemførelsen af TEN-T-nettet i 2014-2015, februar 2017.

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf.

¹⁷ Link indsættes efter offentliggørelsen.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet bygger på en konsekvensanalyse. Det har modtaget en positiv udtalelse med forbehold fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget har fremsat anbefalinger med ønsker om tilpasninger og præciseringer på følgende områder:

- Yderligere dokumentation for, hvordan procedurerne for offentlige udbud og udstedelse af tilladelser berører forsinkelser i byggeriet. Der ønskes flere oplysninger om de forskellige forhold på tværs af sektorer og medlemsstater og en beskrivelse af erfaringerne fra TEN-E og Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet for at effektivisere procedurerne.
- Yderligere oplysninger om interessenternes mening om løsningsmodellerne, navnlig medlemsstaternes og borgernes.
- Der ønskes en følsomhedsanalyse og en beskrivelse af de antagelser, der danner grundlag for beregning af resultater, navnlig med hensyn til i hvor høj grad foranstaltningerne realistisk set kan bidrage til at undgå forsinkelser.

Der er taget hensyn til disse bemærkninger i den reviderede konsekvensanalyse som anført i bilag I til analysen. Følgende ændringer er foretaget for at tage hånd om ovennævnte spørgsmål:

- En række eksempler er blevet fremhævet for at illustrere de konsekvenser, som forsinkelser i proceduren ved udstedelse af tilladelser og udbud har for de enkelte projekter, og hvordan dette påvirker gennemførelsen af TEN-T-nettet, samt andre følgevirkninger for nettet. Der er nu flere henvisninger til resultaterne fra gennemførelsen af TEN-E og prioritering i forbindelse med statsstøttekontrol¹⁸. Der er tilføjet særlige afsnit med beskrivelser af medlemsstaternes erfaringer, herunder de foranstaltninger, som de har truffet for at effektivisere deres procedurer. Alle disse elementer har gjort analysen mere detaljeret.
- Resultaterne af de åbne offentlige høringer og andre høringer af interesserede parter er blevet fremlagt i meget mere detaljeret form. Der er tilføjet et særligt afsnit om sammenligning af politiske løsningsmodeller i kapitel 7.
- Der er foretaget en følsomhedsanalyse, som præsenteres i relevante afsnit i konsekvensanalysen.

De vurderede politiske løsningsmodeller består af pakker med politiske foranstaltninger, hvor der tages hånd om de specifikke mål og de vigtigste udpegede årsager til problemerne, nemlig

- flere instanser og myndigheder, der inddrages i udstedelsen af tilladelser
- manglende tidsgrænser eller grænser, der ikke håndhæves
- forskellige offentlige udbudsprocedurer for grænseoverskridende TEN-T-projekter

¹⁸ Projekter, der støttes af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2396 af 13. december 2017 om ændring af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) 2015/1017 for så vidt angår forlængelse af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og indførelse af tekniske forbedringer i fonden og i Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning, EUT L 345 af 27.12.2017, s. 34-52.

- koordineringsmæssige udfordringer i forbindelse med gennemførelse af grænseoverskridende projekter og
- usikkerhed om procedurer for kontrol med statsstøtte.

Analysen førte til den klare konklusion, at det ikke er nødvendigt at have det samme ambitionsniveau inden for alle områder, og at en trinvis tilgang vil være hensigtsmæssig.

For så vidt angår tilladelsesprocedurerne varierer situationen på tværs af medlemsstaterne, og der er endnu ikke anlagt nogen harmoniseret tilgang på EU-plan. Øget intervention er nødvendig for at synkronisere procedurerne på tværs af grænserne og åbne mulighed for en mere koordineret, virkningsfuld og effektiv gennemførelse af projekter.

Hvad angår offentlige udbud, er mere moderne rammer begyndt at vinde indpas i løbet af de seneste år¹⁹. Der er dog stadig mangler på området for grænseoverskridende indkøb og projekter, som to eller flere medlemsstater udvikler i fællesskab. På dette område målrettes interventionen kun mod netop disse mangler.

På området for statsstøttekontrol har nyligt vedtagne præciseringer under alle omstændigheder allerede fjernet det meste af den usikkerhed, som før i tiden angiveligt kan have hæmmet udviklingen af projekter. I tilfælde af komplekse projekter med avancerede finansielle strukturer synes det ikke desto mindre nødvendigt også at forbedre underretningerne i kraft af et bedre samarbejde mellem Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaternes myndigheder, de retlige instanser og erhvervslivet. I overensstemmelse med kodeksen for god praksis ved behandling af statsstøttesager kan der gives forrang til projekter af fælles interesse på TEN-T-hovednettet, hvor der følges en køreplan, som medlemsstaterne og Kommissionen er enedes om, og hvori milepælene og de oplysninger, som medlemsstaterne skal fremlægge, defineres tydeligt. Dette vil fremme gnidningsløse procedurer hos Kommissionen og åbne mulighed for hurtigere vedtagelse af beslutninger.

De politiske løsningsmodeller er baseret på et højere niveau for så vidt angår intervention, ambitioner og "kumulativ" forventet effekt:

- Model 1: Minimal ændring af de nuværende instrumenter og udvikling af blød lovgivning og ledsagende foranstaltninger
- Model 2: En begrænset mængde bindende foranstaltninger, som gennemføres decentral på nationalt plan
- Model 3: En EU-ramme for godkendelse af projekterne på TEN-T-hovednettet, der skal anvendes på nationalt plan (model 3a) eller på EU-plan (model 3b).

I konsekvensanalysen anbefales model 2, og i initiativet følges denne anbefaling.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget vil ikke indebære yderligere omkostninger, der skal indregnes i Unionens budget.

¹⁹ Navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF, (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

5. ANDRE FORHOLD

• Planer for gennemførelse og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Konsekvensanalysen omfatter en række indikatorer, som bør anvendes til at overvåge effektiviteten og effekten af de foranstaltninger, der træffes for at opfylde de vigtigste politiske målsætninger:

- Minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter:
 - fremskridt i gennemførelsen af TEN-T i form af overholdelse af standarder og krav
 - fremskridt med hensyn til EU-støttede investeringer i TEN-T-transportinfrastruktur målt på antallet af CEF-projekter (eller projekter, der støttes af facilitetens efterfølger), der gennemføres til tiden og/eller ikke forsinkes på grund af problemer vedrørende tilladelser/udbud.
- Øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere og dermed tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen
 - et øget antal TEN-T-infrastrukturprojekter, der finansieres ved hjælp af EU-støttede finansielle instrumenter (f.eks. EFSI og dens efterfølgere).

Overvågningen vil være baseret på nuværende foranstaltninger til overvågning af gennemførelsen af TEN-T som sådan. Initiativet vil således i videst muligt omfang gøre brug af de nuværende rammer på en enkel og gennemsigtig måde, så det bliver lettilgængeligt for interesserede parter. Det er ikke hensigten at etablere et komplekst system med nye resultatindikatorer.

• Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

Af forordningens titel fremgår dens anvendelsesområde og mål, som er at fremme gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 1 – Genstand og anvendelsesområde

I denne artikel beskrives forordningens genstand og mål, som er at sikre effektiv og rettidig gennemførelse af TEN-T i hele EU ved at mindske risikoen for forsinkelser og øge tiltroen blandt projektiværksættere og investorer med hensyn til de gældende procedurers varighed. Et andet mål består i at fremme inddragelsen af private investorer og skabe øget klarhed om offentlige høringer.

Artikel 3 – Højeste prioritet for projekter af fælles interesse

Visse medlemsstater har i deres nationale lovgivningsmæssige rammer fastlagt bestemmelser om hasteprocedurer og særlig effektiv behandling af bestemte kategorier af projekter på basis af deres betydning for udviklingen af landet eller af andre årsager. For at opnå de mål for gennemførelse af TEN-T, som medlemsstaterne har forpligtet sig til ved i Rådet at vedtage den forordning, der fastlægger TEN-T-nettet og bindende tidsfrister for færdiggørelse af det, bør en tilsvarende præferencebehandling finde anvendelse på EU-projekter af fælles interesse.

Artikel 4-6 – Integration af tilladelsesprocedurerne

Målet med denne artikel er at integrere de forskellige procedurer for udstedelse af tilladelser til TEN-T-projekter af fælles interesse. I artikel 4 kræves det, at godkendelse af TEN-T-projekter foretages af én myndighed, som påtager sig og administrerer hele processen og fungerer som et centralt kontaktpunkt for projektiværksættere og andre investorer. I artikel 5 fastlægges bestemmelserne om udpegelse af en sådan myndighed og dennes rolle. I artikel 6

fastlægges de proceduremæssige trin, der fører til en samlet beslutning, der tillader investoren at gå videre med projektet.

Artikel 7 – Koordinering af procedurerne for udstedelse af tilladelser på tværs af grænserne

I denne artikel understreges vigtigheden af at koordinere procedurerne for udstedelse af tilladelser på tværs af grænserne, ligesom de europæiske koordinators rolle styrkes for så vidt angår overvågning af disse procedurer.

Artikel 8 – Offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse

Denne artikel indeholder bestemmelser om, at der kun må anvendes ét retsgrundlag for offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter. Medmindre andet er fastlagt i en mellemstatslig aftale, skal fælles enheder, der tilrettelægger sådanne projekter, anvende ét nationalt retsgrundlag, når der indhentes tilbud på arbejder og tjenesteydelser under gennemførelse af projektet.

Artikel 9 – Teknisk bistand

Projekter af fælles interesse, som dette initiativ vedrører, vil have adgang til de eksisterende ordninger for teknisk bistand, der er baseret på EU-retten, forudsat at de pågældende tjenester har ressourcer til rådighed.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁰,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²¹,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013²² 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.
- (2) 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.
- (3) 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.

²⁰ EUT C, s.

²¹ EUT C, s.

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (4) 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.
- (5) Projekter vedrørende hovednettet bør understøttes af integrerede tilladelsesprocedurer for at skabe mulighed for gennemsigtig forvaltning af den overordnede procedure og sikre et enkelt kontaktpunkt for investorer. Medlemsstaterne bør udpege en kompetent myndighed i overensstemmelse med deres nationale lovgivning og administrative strukturer.
- (6) Etablering af én kompetent myndighed (kvikskranke) på nationalt plan, som integrerer alle procedurerne i forbindelse med udstedelse af tilladelser, bør mindske kompleksiteten, øge effektiviteten og gøre procedurerne mere gennemskelige. Desuden bør det forbedre samarbejdet mellem medlemsstaterne, hvor dette er hensigtsmæssigt. Procedurerne bør fremme et reelt samarbejde mellem investorerne og den kompetente myndighed og skabe mulighed for afgrænsning i fasen forud for ansøgningen under tilladelsesproceduren. Denne afgrænsning bør indarbejdes i den udførlige beskrivelse af ansøgningen og følge proceduren i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2011/92/EU, som ændret ved direktiv 2014/52/EU.
- (7) Den procedure, der er fastlagt i nærværende forordning, bør ikke berøre opfyldelsen af de krav, der er fastlagt i international ret og EU-ret, herunder bestemmelser om beskyttelse af miljøet og menneskers sundhed.
- (8) 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.
- (9) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at sikre, at klager vedrørende den materielle eller processuelle lovlighed af en samlet afgørelse behandles så effektivt som muligt.
- (10) Grænseoverskridende TEN-T-infrastrukturprojekter møder særlige udfordringer med hensyn til koordinering af tilladelsesprocedurer. De europæiske koordinatører bør have beføjelser til at overvåge disse procedurer og lette synkronisering og gennemførelse af dem.
- (11) 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.
- (12) Kommissionen inddrages ikke systematisk i godkendelsen af de enkelte projekter. I visse tilfælde skal bestemte aspekter ved tilrettelæggelsen af et projekt dog godkendes

på EU-plan. Hvis Kommissionen inddrages i procedurerne, vil den prioritere EU-projekter af fælles interesse og sikre projektiværksætternes retssikkerhed. I nogle tilfælde kan der være behov for godkendelse af statsstøtte. I overensstemmelse med kodeksen for god praksis ved behandling af statsstøttesager kan medlemsstaterne anmode Kommissionen om at tage hånd om projekter af fælles interesse på TEN-T-hovednettet, som de prioriterer særlig højt, idet der fastsættes mere forudsigelige tidsplaner under en porteføljetilgang eller en tilgang baseret på gensidige aftaler om planlægning.

- (13) Gennemførelsen af infrastrukturprojekter på TEN-T-hovednettet bør også understøttes af retningslinjer fra Kommissionens side, som skaber mere klarhed med hensyn til gennemførelsen af visse former for projekter, idet Unionens regelsæt respekteres. For eksempel er der i handlingsplanen for naturen, mennesket og økonomien²³ fastsat sådanne retningslinjer for at skabe øget klarhed med henblik på at respektere fugledirektivet og habitatdirektivet. I forbindelse med offentlige udbud bør der stilles direkte støtte til rådighed for projekter af fælles interesse for at sikre det størst mulige udbytte af de afsatte offentlige midler²⁴. Endvidere bør der stilles tilstrækkelig teknisk bistand til rådighed under de mekanismer, der er udviklet til den flerårige finansielle ramme for 2021-2027, med det mål at yde økonomisk støtte til TEN-T-projekter af fælles interesse.
- (14) Da målsætningerne for denne forordning ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af behovet for koordinering af disse målsætninger bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (15) Af hensyn til retssikkerheden bør administrative procedurer, som er fastlagt før nærværende forordnings ikrafttræden, ikke berøres af bestemmelserne i forordningen
-

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I – GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

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.

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på denne forordning finder definitionerne i forordning (EU) nr. 1315/2013 anvendelse. Derudover gælder følgende definitioner:

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

- (a) "samlet afgørelse": afgørelse eller samling af afgørelser truffet af en medlemsstats myndighed eller myndigheder, dog ikke domstole, der fastslår, hvorvidt en projektiværksætter gives tilladelse til at bygge den til gennemførelsen af et projekt nødvendige transportinfrastruktur, med forbehold af afgørelser, som træffes i forbindelse med en administrativ klageprocedure
- (b) "tilladelsesprocedure": enhver procedure eller foranstaltning, som i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning skal følges eller træffes over for myndighederne i en medlemsstat, før projektiværksætteren kan gennemføre et projekt
- (c) "projektiværksætter": enten den person, der ansøger om godkendelse af et privat projekt, eller den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt
- (d) "kompetent myndighed": den myndighed, medlemsstaten udpeger som ansvarlig for opfyldelsen af de forpligtelser, der følger af denne forordning
- (e) "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.

KAPITEL II – UDSTEDELSE AF TILLADELSER

Artikel 3

Prioriteret status for projekter af fælles interesse

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.
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.
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.

Artikel 4

Integration af procedurerne for udstedelse af tilladelser

1. 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.

2. I tilfælde af projekter af fælles interesse, for hvilke der er fastsat en forpligtelse til at foretage vurderinger af miljøpåvirkningerne i både Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU og anden EU-lovgivning, skal medlemsstaterne sikre, at der er fastlagt fælles procedurer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, i direktiv 2011/92/EU.

Artikel 5

Kompetent myndighed, der udsteder tilladelser

1. 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.
2. 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:
 - (a) kun én myndighed har ansvaret for det enkelte projekt af fælles interesse
 - (b) myndigheden er det eneste kontaktpunkt for projektivrærksætteren under den procedure, der fører til den samlede afgørelse for et givent projekt af fælles interesse, og
 - (c) myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger.Med forbehold af de tidsfrister, der er fastsat i henhold til artikel 6, kan den kompetente myndighed bibeholde ansvaret for at fastsætte tidsfrister.
3. Den kompetente myndighed udarbejder den samlede afgørelse inden for den tidsfrist, der er anført i artikel 6. I den forbindelse skal myndigheden følge fælles procedurer.

Den samlede afgørelse, der træffes af den kompetente myndighed, og som er resultatet af den lovpligtige tilladelsesprocedure, er den eneste retligt bindende afgørelse. Hvis andre myndigheder berøres af projektet, kan de bidrage med deres holdning som input til proceduren i overensstemmelse med national lovgivning. Den kompetente myndighed skal tage hensyn til denne holdning.
4. Når den kompetente myndighed træffer den samlede afgørelse, skal den sikre overholdelse af de relevante krav, der er fastsat i international ret og EU-retten, ligesom den skal begrunde sin afgørelse behørigt.
5. 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.

Artikel 6

Varighed og gennemførelse af tilladelsesproceduren

1. Tilladelsesproceduren består af fasen før indgivelse af ansøgningen og fasen, hvor ansøgningen vurderes, og den kompetente myndighed træffer sin afgørelse.

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.
 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.
4. Inden en måned 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:
 - (a) det materielle anvendelsesområde og detaljeringsgraden af de oplysninger, som projektiværksætteren skal fremlægge som en del af ansøgningsdossieret med henblik på den samlede afgørelse
 - (b) en tidsplan for tilladelsesproceduren, hvori følgende som minimum anføres:
 - i) de afgørelser og udtalelser der skal indhentes
 - ii) de myndigheder, interesseparter og den del af offentligheden, som forventes at blive berørt
 - iii) de forskellige etaper af proceduren og deres varighed
 - iv) de større milepæle, der skal nås, og deres frister i forhold til den samlede afgørelse, der skal træffes
 - v) de ressourcer, som myndighederne har planlagt, og eventuelle yderligere ressourcebehov.
5. For at sikre, at ansøgningsdossieret er fuldstændigt og af tilstrækkelig høj kvalitet, indhenter projektiværksætteren den kompetente myndigheds udtalelse om ansøgningen så tidligt som muligt under proceduren før indgivelse af ansøgningen. Projektiværksætteren samarbejder fuldt ud med den kompetente myndighed med sigte på at overholde frister og den detaljerede beskrivelse af ansøgningen, jf. stk. 4.
6. Projektiværksætteren indgiver ansøgningsdossieret på baggrund af den detaljerede beskrivelse af ansøgningen senest 21 måneder fra modtagelsen af beskrivelsen. Efter udløbet af denne periode anses den detaljerede beskrivelse af ansøgningen ikke længere for at være gældende, medmindre den kompetente myndighed beslutter at forlænge perioden på baggrund af en begrundet anmodning fra projektiværksætteren.
7. Før udløbet af perioden på to måneder fra datoen for indgivelse af det fuldstændige ansøgningsdossier bekræfter den kompetente myndighed skriftligt over for

projektivrærksætteren, at ansøgningsdossieret er fuldstændigt. Det ansøgningsdossier, som projektivrærksætteren indgiver, betragtes som fuldstændigt, medmindre den kompetente myndighed inden for perioden på to måneder fra datoen for indgivelse fremsætter en anmodning om manglende oplysninger, som projektivrærksætteren skal indgive. Denne anmodning skal for så vidt angår materielt anvendelsesområde og detaljeringsgrad være begrænset til de elementer, der udpeges i den detaljerede beskrivelse af ansøgningen. Eventuelle yderligere anmodninger om oplysninger må kun fremsættes på baggrund af ekstraordinære og uforudsete nye omstændigheder, og de skal være behørigt begrundet af den kompetente myndighed.

8. Den kompetente myndighed vurderer ansøgningen og træffer en samlet afgørelse senest ét år fra datoen for indgivelse af det fuldstændige ansøgningsdossier i overensstemmelse med stk. 7. Medlemsstaterne kan fastsætte en kortere tidsfrist, hvis det er relevant.
9. De i ovenstående bestemmelser fastsatte frister berører ikke de forpligtelser, der følger af internationale retsakter og EU-retsakter, og heller ikke de administrative appelprocedurer og retslige afhjælpningsmuligheder ved domstole.

Artikel 7

Koordinering af procedurerne for udstedelse af tilladelser på tværs af grænserne

1. 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.
2. Den i artikel 45 i forordning (EU) nr. 1315/2013 omhandlede europæiske koordinator tillægges beføjelse til at føre nøje tilsyn med tilladelsesproceduren i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse og til at lette kontakten mellem de involverede kompetente myndigheder.
3. Uden at det berører forpligtelsen til at overholde de frister, der er fastsat i nærværende forordning, underretter den kompetente myndighed, hvis tidsfristen for den samlede afgørelse overskrides, straks den pågældende europæiske koordinator om de foranstaltninger, der er truffet eller vil blive truffet for at afslutte tilladelsesproceduren med mindst mulig forsinkelse. Den europæiske koordinator kan anmode den kompetente myndighed om jævnlige rapporter om de fremskridt, der gøres.

KAPITEL III – OFFENTLIGE UDBUD

Artikel 8

Offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse

1. Offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse gennemføres i overensstemmelse med traktaten og direktiv 2014/25/EU og/eller direktiv 2014/24/EU.
2. Hvis udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed, som de deltagende medlemsstater har oprettet, anvender denne enhed en af de pågældende

medlemsstaters nationale bestemmelser, og som undtagelse fra ovennævnte direktiver skal der være tale om de bestemmelser, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 57, stk. 5, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU eller artikel 39, stk. 5, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU, alt efter hvad der er relevant, medmindre andet er fastsat i en aftale mellem de deltagende medlemsstater. En sådan aftale skal under alle omstændigheder indeholde bestemmelser om anvendelse af en enkelt national lovgivning i tilfælde af, at udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed.

KAPITEL IV – TEKNISK BISTAND

Artikel 9

Teknisk bistand

Efter anmodning fra en projektivrærksætter eller medlemsstat i overensstemmelse med de relevante EU-finansieringsprogrammer og uden at det berører den flerårige finansielle ramme, stiller Unionen teknisk bistand til rådighed med det formål at fremme gennemførelsen af både nærværende forordning og eventuelle projekter af fælles interesse.

KAPITEL V – AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 10

Overgangsbestemmelser

Denne forordning finder ikke anvendelse på administrative procedurer, der er iværksat før datoen for dens ikrafttræden.

Artikel 11

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand