



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 juni 2021
(OR. en)

10537/20
ADD 1

Interinstitutionellt ärende:
2018/0138 (COD)

TRANS 375
CODEC 768

UTKAST TILL RÅDETS MOTIVERING

Ärende:	Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet – Utkast till rådets motivering
---------	---

I. INLEDNING

1. Den 17 maj 2018 lade kommissionen fram det ovannämnda förslaget för Europaparlamentet och rådet som en del av det tredje ”Europa på väg”-paketet som ska göra mobiliteten i Europa säkrare, renare, effektivare och mer tillgänglig. Förslaget syftar till att förenkla reglerna för beviljande av tillstånd för att underlätta fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
2. I Europaparlamentet utsågs utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för ärendet och Dominique Riquet (ALDE, FR) till föredragande. Europaparlamentet röstade om sitt betänkande och antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 13 februari 2019.
3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog ett yttrande den 17 oktober 2018.
4. Regionkommittén antog ett yttrande den 7 februari 2019.
5. Efter diskussioner i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät mellan juni 2018 och november 2019 nådde rådet en allmän riktlinje om förslaget vid mötet den 2 december 2019.
6. Därefter hölls tre informella trepartsmöten den 3 februari, den 18 maj och den 8 juni 2020, vilket resulterade i en preliminär övergripande överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet i enlighet med det mandat som Coreper förlängde den 3 juni 2020. Den 17 juni 2020 bekräftade Coreper den slutliga kompromisstext som man enats om vid trepartsmötet den 8 juni 2020.

7. Europaparlamentets utskott för transport och turism röstade för denna preliminära kompromisstext den 14 juli 2020. Därefter skickade ordföranden för utskottet den 16 juli 2020 en skrivelse till Corepers ordförande om att hon, med förbehåll för juristlingvisternas slutgranskning, skulle rekommendera plenarförsamlingen att godkänna rådets ståndpunkt utan ändringar vid parlamentets andra behandling om rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med den preliminära övergripande överenskommelsen.

II. MÅL

8. Det övergripande målet med direktivet är att förenkla reglerna för beviljande av tillstånd för att underlätta fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det syftar också till att skapa större klarhet i de förfaranden som projektansvariga måste följa, särskilt när det gäller tillståndsgivning, offentlig upphandling och andra förfaranden.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

Förfarande

9. På grundval av kommissionens förslag förde parlamentet och rådet förhandlingar i syfte att nå en tidig överenskommelse vid andra behandlingen på grundval av rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

Sammanfattning av huvudfrågorna

10. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen omfattar följande centrala inslag om vilka en överenskommelse har nåtts mellan medlagstiftarna:
11. Förslagets rättsliga karaktär: Medlagstiftarna har enats om att ändra förslagets rättsliga karaktär från en förordning till ett direktiv. Denna ändring ger medlemsstaterna större flexibilitet när det gäller genomförandet av tillståndsförfaranden och gör det också möjligt för dem att utnyttja sina befintliga tillståndsförfaranden.

12. Tillämpningsområde: I rådets ståndpunkt vid första behandlingen föreskrivs det att förteckningen över projekt, som omfattar förteckningen över gränsöverskridande förbindelselänkar och förbindelselänkar som saknas och är identisk med förteckningen i del III avsnitt 1 i bilagan till förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa, ska införas i bilagan till direktivet, för att säkerställa tydlighet och rättssäkerhet. Dessutom kommer tillämpningsområdet även att omfatta andra projekt som avser stomnätskorridorerna med en total kostnad som överstiger 300 miljoner EUR.
13. Utsedd myndighet: I rådets ståndpunkt vid första behandlingen fastställs rollen och ansvaret för den utsedda myndigheten, som kommer att vara den huvudsakliga kontaktpunkten för information för den projektansvarige och som på begäran även kommer att ge vägledning vad gäller inlämning av alla relevanta handlingar och all relevant information. I denna bestämmelse anges också inom vilken tidsram denna myndighet ska utses, nämligen 24 månader efter den dag då direktivet träder i kraft. Ändringarna i denna artikel syftar till att garantera tillräcklig flexibilitet för medlemsstaterna när det gäller genomförandet av denna bestämmelse.
14. Tillståndsförfarandets varaktighet: Medlagstiftarna har enats om att den övergripande tidsfristen för tillståndsförfarandet ska vara fyra år. Dessutom kan två förlängningar av denna tidsfrist beviljas i vederbörligen motiverade fall. De ändringar som införts i rådets ståndpunkt syftar till att säkerställa tillräcklig flexibilitet när det gäller tidsramen för slutförandet av tillståndsförfarandet, särskilt med tanke på komplexiteten och mångfalden hos de transportprojekt som omfattas av direktivets tillämpningsområde.
15. Organisering av tillståndsförfarandet: I rådets ståndpunkt vid första behandlingen har de olika faserna i tillståndsförfarandet slagits samman till en enda, vilket har lett till en betydande förenkling. Samtidigt ger denna bestämmelse medlemsstaterna möjlighet att fastställa olika steg inom fyraårsperioden i enlighet med sin nationella lagstiftning.
16. Införlivande: Till följd av ändringen av förslagets rättsliga form har medlagstiftarna enats om en införlivandeperiod som har fastställts till 24 månader efter direktivets ikraftträdande.

IV. SLUTSATS

17. Rådets ståndpunkt understryker det huvudsakliga syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes vid de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.

 18. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen avspeglar resultatet av förhandlingarna på ett välbalanserat sätt och att direktivet, när det väl har antagits, kommer att utgöra ett viktigt bidrag till förenklingen av reglerna för beviljande av tillstånd, vilket kommer att underlätta fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
-