

Bryssel den 16 november 2018
(OR. en)

14226/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0138(COD)**

**TRANS 535
CODEC 1982**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Coreper/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 14136/18
Komm. dok. nr:	ST 9075/18 + ADD 1-3
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet – Lägesrapport

I. INLEDNING

Den 17 maj 2018 lade kommissionen fram ovannämnda förslag för Europaparlamentet och rådet som en del i det tredje paketet inom ”Europa på väg” som har utformats för att göra mobiliteten i Europa säkrare, renare, effektivare och mer tillgänglig.

Förslagets huvudsyfte är att förenkla regler för beviljande av tillstånd och andra föreskrivande förfaranden för att underlätta fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet. Det är också ämnat att skapa större klarhet i de förfaranden som projektansvariga måste följa, särskilt när det gäller tillståndsgivning, offentlig upphandling och andra förfaranden.

Förslaget syftar till att nå sitt främsta mål genom att

- inrätta en enda behörig myndighet på nationell nivå där (en enda kontaktpunkt) tar det fulla ansvaret för den övergripande processen och fungerar som enda kontaktpunkt för projektansvariga och andra investerare,
- inrätta integrerade förfaranden som leder fram till ett övergripande beslut,
- fastställa frister för en tvåstegsprocess med en maximal tidsram på tre år.

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

Vid Europaparlamentet har utskottet för transport och turism utsetts som ansvarigt utskott i ärendet och Dominique Riquet (ALDE, FR) som föredragande. Ett utkast till rapport finns tillgängligt. Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för regional utveckling kommer att anta ett yttrande om förslaget.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav ett yttrande vid plenarsammanträdet den 17 oktober 2018. Europeiska regionkommittén förväntas avge ett yttrande i februari 2019.

III. ARBETET I RÅDETS FÖRBEREDANDE ORGAN

Förslaget presenterades och konsekvensbedömningen behandlades vid två möten i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät i juni 2018. Ordförandeskapet ägnade två möten i juli åt att granska förslaget artikel för artikel.

Ett första ordförandeskapskompromissförslag, som bifogas rapporten, lades fram för arbetsgruppen den 5 oktober 2018. Det huvudsakliga syftet med ordförandeskapets kompromissförslag var att anpassa detta förslag till vissa liknande bestämmelser i förordningen om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer¹. Även om medlemsstaterna erkände ordförandeskapets förslag som ett första steg i rätt riktning kunde det inte lösa alla farhågor som hade uttryckts i arbetsgruppen.

IV. SYNPUNKTER UNDER BEHANDLINGEN

Allmänna kommentarer

Under de första diskussionsomgångarna väckte förslaget blandade reaktioner hos medlemsstaterna. Samtliga medlemsstater välkomnade förslagets syfte, det vill säga: att övervinna förseningar som beror på tillståndprocesser och genomföra TEN-T-nätet utan onödiga förseningar senast 2030. Vissa medlemsstater påpekade emellertid att de åtgärder som föreslås i utkastet till förordning inte i tillräcklig omfattning bidrar till att uppnå förslagets huvudsyfte och i vissa fall kunde leda till att framstegstakten avtog ytterligare.

Mer specifikt uttryckte flera medlemsstater farhågor om införandet av en enda behörig myndighet på nationell nivå med ansvar för tillståndsförfaranden. De undrade hur bestämmelsen i praktiken skulle kunna genomföras i medlemsstaterna och vilka konsekvenser detta skulle medföra för lokala och regionala myndigheter vad gäller finansiering och arbetsbörda. Ordförandeskapets kompromisstext sågs som ett steg i rätt riktning då den möjliggjorde för befintliga myndigheter på lämplig förvaltningsnivå att bli en enda behörig myndighet.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

Dessutom ifrågasatte en rad medlemsstater huruvida förslaget var förenligt med principen om subsidiaritet. De påpekade att införandet av ett integrerat tillståndsförfarande och en enda myndighet med ansvar för tillståndsförfaranden inskränker medlemsstaternas nationella befogenheter att lägga upp sin nationella myndigheters struktur och organisation och förfaranden och följaktligen inskränker det nationella beslutsfattandet. Vissa framhöll även att de föreslagna integrerade planerings- och tillståndsförfarandena skulle kunna visa sig kontraproduktiva; de skulle kunna försena processen ytterligare istället för att föra den framåt och leda till mindre kostnadseffektiva beslut då lokala och regionala förhållanden och finansieringsmöjligheter skulle beaktas i mindre utsträckning.

När det gäller politiskt alternativ 2 undrade flera medlemsstater under granskningen av konsekvensbedömningen huruvida den typ av rättsligt instrument som valts var lämpligt. De anförde att enhetliga regler i hela Europa också skulle kunna uppnås genom att man föreslår en annan typ av rättsligt instrument, t. ex. ett direktiv eller riktlinjer, som skulle lämna medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet att genomföra åtgärderna.

Avslutningsvis menade vissa medlemsstater att de faktorer som bidrog till de mest relevanta förseningarna i genomförandet av infrastrukturprojekt – som t. ex. markförvärv, miljökonsekvensbedömningar, icke-statliga organisationers överklaganden, och tekniska eller ekonomiska frågor – ännu inte i tillräcklig omfattning hade tagits upp i konsekvensbedömningen.

Kommentarer gällande särskilda frågor

a) Tillämpningsområde (artikel 1)

Vissa medlemsstater ansåg att tillämpningsområdet för utkastet till förordning skulle bli för brett och inte tillräckligt specifikt. De önskade en begränsning av tillämpningsområdet till att omfatta gränsöverskridande projekt eller projekt med ett definierat ekonomiskt tröskelvärde. En del andra medlemsstater förespråkade i gengäld att tillämpningsområdet skulle utvidgas ytterligare för att omfatta projekt av gemensamt intresse avseende det övergripande TEN-T-nätet. En rad andra medlemsstater motsatte sig detta förslag. Dessutom efterfrågade några medlemsstater en utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta gränsöverskridande projekt med tredjeländer.

Ordförandeskapets kompromisstext med en möjlighet för medlemsstaterna att utvidga tillämpningsområdet på frivillig basis till att omfatta projekt av gemensamt intresse avseende det övergripande TEN-T-nätet noterades med tillfredsställelse.

b) Integrering av tillståndsförfarandena (artikel 4)

Många medlemsstater hyste farhågor över konceptet *övergripande beslut* som kommissionen föreslagit. Många ansåg att detta framstod som ett alltför sammansatt beslut som skulle vara mycket svårt att rationalisera för alla de olika myndigheter som medverkar i tillståndsförfarandena. Frågor om förtydligande väcktes också om vad ett övergripande beslut egentligen skulle innefatta, exempelvis huruvida miljöbedömningar eller fysisk planering skulle anses utgöra en del i det.

Ordförandeskapets kompromisstext som anpassar det övergripande beslutet för att följa en samordnad strategi mottogs positivt av vissa medlemsstater men ansågs otillräckligt av andra.

c) En enda behörig myndighet för beviljande av tillstånd (artikel 5)

Överlag uttryckte medlemsstaterna sina farhågor angående utseendet av en enda myndighet på hög nivå som skulle få mer makt och befogenheter att fatta beslut än andra enheter som deltar i processen. Då transportprojekt skiljer sig kraftigt åt när det gäller storlek, typ och plats, kommer de behöriga myndigheterna för varje projekt att bero på det särskilda tillstånd som begärs och på platsen eftersom expertis och behörighet ankommer på olika myndigheter. Därför innebär den föreslagna strukturen en risk för behörighetskonflikter i de fall där fler än ett ministerium och/eller en fler än en beslutsnivå var inblandad på lokal eller nationell nivå. Mot denna bakgrund efterlyste medlemsstaterna mer flexibilitet. Vissa var öppna för en diskussion om funktionen för ett enda behörigt organ som skulle kunna ikläda sig rollen av samordnare som samlar in diverse tillstånd från de olika nationella myndigheterna med olika befogenheter.

Ordförandeskapets kompromisstext som förvandlar den enda behöriga myndigheten till en enda kontaktpunkt utifrån en samordnad snarare än integrerad strategi stöddes av några medlemsstater medan andra efterlyste helt klart mer flexibilitet.

d) Varaktigheten för och genomförandet av tillståndsförfarandet (artikel 6)

De flesta medlemsstater ansåg att de föreslagna tidsfristerna för att genomföra förfarandena var för korta, särskilt vad beträffar den tidsfrist som gäller för tillståndsförfarandets fas före ansökan (två år). Dessutom menade många medlemsstater att artikeln var alltför detaljerad, och det fanns farhågor om huruvida en enda tidsfrist som ska gälla för alla skulle fungera effektivt med tanke på transportprojektens komplexitet och mångfald.

Vissa medlemsstater kopplade fristerna till frågan om vilka förfaranden som skulle innefattas i processen för att erhålla tillstånd inom ramen för en enda enhet. I detta avseende förespråkade några att vissa förfaranden som hör samman med förberedelse av ansökningshandlingar för projekt (t. ex fysisk planering och miljöbedömningar) skulle undantas från tillämpningsområdet för tillståndsförfarandet eftersom dessa är långa processer och sannolikt kommer att orsaka förseningar, vilket gör det svårt eller rent av omöjligt att klara den föreslagna tidsfristen.

Det har framkommit att ytterligare arbete behövs för att tydliggöra och förenkla i synnerhet frågor som rör artiklarna 5 och 6 för att nå framsteg i detta ärende.

V. SLUTSATS

De frågor som redovisats ovan förefaller vara avgörande när det gäller detta förslag och följaktligen utlöste de omfattande diskussioner i arbetsgruppen. Frågorna måste behandlas under det kommande ordförandeskapet för att ytterligare framsteg och en överenskommelse ska kunna nås om ärendet.

Mot bakgrund av det ovan anförda uppmanas Coreper och rådet att notera de framsteg som har gjorts i behandlingen av förslaget till förordning.

Förslag till
Europaparlamentets och rådets förordning
om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska
transportnätet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT [...]

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee²,

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet,

av följande skäl:

² OJ C , , p. .

³ OJ C , , p. .

- (1) Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council⁴ sets out a common framework for the creation of state-of-the-art, interoperable networks for the development of the internal market. The trans-European transport networks (TEN-T) have a dual layer structure: the comprehensive network ensures connectivity of all regions of the Union whereas the core network consists of those elements of the network which are of the highest strategic importance for the Union. I förordning (EU) nr 1315/2013 fastställs bindande mål för slutförandet, där stomnätet ska slutföras senast 2030 och det övergripande nätet senast 2050.
- (2) Trots nödvändigheten och bindande tidsfrister har erfarenheten visat att många investeringar som syftar till att slutföra TEN-T stöter på komplexa tillståndsförfaranden, gränsöverskridande upphandlingsförfaranden och andra förfaranden. Denna situation äventyrar genomförandet av projekt i tid och leder i många fall till betydande förseningar och ökade kostnader. För att ta itu med dessa frågor och göra det möjligt att slutföra TEN-T på ett synkroniserat sätt krävs harmoniserade åtgärder på unionsnivå.
- (3) I de rättsliga ramarna i många medlemsstater prioriteras vissa kategorier av projekt på grundval av deras strategiska betydelse för ekonomin. Prioriterad behandling kännetecknas av kortare tidsfrister, parallella förfaranden eller begränsade tidsramar för överklaganden, samtidigt som man säkerställer att målen för andra horisontella strategier också uppnås. När sådana förutsättningar föreligger inom de nationella rättsliga ramarna bör de automatiskt gälla för unionsprojekt som anses utgöra projekt av gemensamt intresse enligt förordning (EU) nr 1315/2013.

⁴ Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU (OJ L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (4) Om skyldigheten att göra bedömningar i samband med miljöfrågor inom stomnätsprojekt uppstår parallellt genom direktiv 2011/92/EU, ändrat genom direktiv 2014/52/EU, och genom annan unionslagstiftning, t.ex. direktiv 92/43/EEG, direktiv 2009/147/EG, direktiv 2000/60/EG, direktiv 2008/98/EG, direktiv 2010/75/EU, direktiv 2012/18/EU och direktiv 2011/42/EG, bör medlemsstaterna se till att det finns ett gemensamt förfarande som uppfyller kraven i dessa direktiv, i syfte att effektivisera miljökonsekvensbedömningarna och rationalisera beslutsprocessen.
- (5) Stomnätsprojekt bör stödjas genom integrerade tillståndsförfaranden i syfte att göra hanteringen av förfarandet i sin helhet tydlig och tillhandahålla en enda kontaktpunkt för investerare. Medlemsstaterna bör utse en behörig myndighet i enlighet med sina nationella rättsliga ramar och administrativa strukturer.
- (6) Inrättandet av en enda behörig myndighet på nationell nivå där alla tillståndsförfaranden integreras (en enda kontaktpunkt) bör minska komplexiteten, öka effektiviteten och förbättra insynen i förfarandena. Det bör också stärka samarbetet mellan medlemsstaterna där så är lämpligt. Förfarandena bör främja verkligt samarbete mellan investerare och den enda behöriga myndigheten och bör därför göra det möjligt att fastställa omfattningen av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen (scoping) under tillståndsförfarandets fas före ansökan. Sådan scoping bör integreras i den detaljerade beskrivningen av ansökan och följa det förfarande som anges i artikel 5.2 i direktiv 2011/92/EU, ändrat genom direktiv 2014/52/EU.
- (7) Det förfarande som fastställs genom denna förordning bör inte påverka uppfyllandet av de krav som fastställs i internationell rätt och unionsrätten, inbegripet bestämmelser om skydd av miljön och människors hälsa.
- (8) Given the urgency to complete the TEN-T core network, the simplification of permit granting procedures should be accompanied by a time limit within which competent authorities responsible should make a [...] **consolidated** decision regarding the construction of the project. Denna tidsfrist bör uppmuntra till effektivare hantering av förfarandena och bör under inga omständigheter äventyra unionens höga standarder för miljöskydd och allmänhetens deltagande.

- (9) Member States should endeavour to ensure that appeals challenging the substantive or procedural legality of a [...] **consolidated** decision are handled in the most efficient way possible.
- (10) För gränsöverskridande TEN-T-infrastrukturprojekt gäller särskilda utmaningar i fråga om samordningen av tillståndsförfaranden. De europeiska samordnarna bör ges befogenhet att övervaka dessa förfaranden och underlätta synkroniseringen och slutförandet av dem.
- (11) Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse bör göras i enlighet med fördraget och direktiven 2014/25/EU och/eller 2014/24/EU. För att säkerställa att gränsöverskridande stomnätsprojekt av gemensamt intresse genomförs effektivt bör offentlig upphandling som genomförs av en gemensam enhet omfattas av en enda nationell lagstiftning. Genom undantag från unionens lagstiftning om offentlig upphandling bör tillämpliga nationella bestämmelser i princip vara de som gäller i den medlemsstat där den gemensamma enheten har sitt säte. Det bör vara fortsatt möjligt att fastställa tillämplig lagstiftning i ett mellanstatligt avtal.
- (12) Kommissionen är inte systematiskt inblandad i godkännandet av enskilda projekt. I en del fall måste dock vissa aspekter av projektförberedelserna få godkännande på unionsnivå. Om kommissionen är inblandad i förfarandena prioriterar den unionsprojekt av gemensamt intresse och skapar säkerhet för projektansvariga. I vissa fall kan godkännande av statligt stöd krävas. I linje med reglerna om bästa praxis vid kontroll av statligt stöd får medlemsstaterna uppmana kommissionen att behandla projekt av gemensamt intresse inom stomnätet för TEN-T som de anser vara prioriterade med mer förutsägbara tidsramar enligt metoden med ärendeportföljer eller ömsesidigt överenskommen planering.

- (13) Genomförandet av infrastrukturprojekt i stomnätet för TEN-T bör också stödjas genom kommissionens riktlinjer som bringar mer klarhet vad gäller genomförandet av vissa typer av projekt samtidigt som unionens regelverk respekteras. For example the Action Plan for nature, people and the economy⁵ foresees such guidance to bring more clarity in view of respecting the Birds and Habitats Directives. Direct support related to public procurement should be made available for projects of common interests to ensure the best value for public money⁶. Dessutom bör lämpligt tekniskt stöd göras tillgängligt inom ramen för de mekanismer som utvecklats för den fleråriga budgetramen 2021–2027, i syfte att tillhandahålla finansiellt stöd till TEN-T-projekt av gemensamt intresse.
- (14) Eftersom målen för denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordning av målen i fråga, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (15) Av rättssäkerhetsskäl bör de administrativa förfaranden som inletts före ikraftträdandet av denna förordning inte omfattas av bestämmelserna i denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁵ COM(2017) 198 final.

⁶ COM(2017) 573 final

KAPITEL I ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Article 1

Subject matter and scope

- 1.** This Regulation sets out requirements applicable to the administrative procedures followed by the competent authorities of Member States in relation to the authorisation and implementation of all projects of common interest on the core network of the trans-European transport network.
- 2. Member States may decide to extend the application of this regulation to projects of common interest on the comprehensive network of the trans-European transport network.**

Article 2

Definitions

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

- a) "[...] **consolidated** decision" means the decision [...] by a Member State authority or authorities **adopted accordingly to its national legal or administrative system**, not including courts or tribunals, that determines whether or not a project promoter is to be granted authorisation to build the transport infrastructure needed to complete a project without prejudice to any decision taken in the context of an administrative appeal procedure;
- b) "permit granting procedures" means every procedure that has to be followed or step that has to be taken [...] **as required by** the authorities of a Member State, under Union or national law, before the project promoter can implement the project, **not including procedures for the award of public procurements**;

(b)(i) "Project of common interest" means a project according to Article 3(a) of Regulation (EU) No 1315/2013.

- c) "Project promoter" means the applicant for authorisation for a [...] project or the public authority which initiates a project";
- d) "single competent authority" means **an existing or newly established** [...] authority, **identified by a Member State at the appropriate administrative level for each project or category of projects of common interest,** which [...] **acts as a "one-stop shop" and is** [...] responsible for performing the duties arising from this Regulation;
- (e) gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse: ett projekt av gemensamt intresse enligt artikel 7 i förordning (EU) nr 1315/2013 som innefattar en gränsöverskridande sträcka enligt definitionen i artikel 3 m i den förordningen och som genomförs av en gemensam enhet.

KAPITEL II – BEVILJANDE AV TILLSTÅND

Article 3

‘Priority status’ of projects of common interest

1. Each project of common interest on the TEN-T core network shall be subject to an integrated permit granting procedure [...] **run** by a single competent authority [...] **identified** by each Member State in accordance with Articles 5 and 6.
2. Om prioriterad status finns enligt nationell lagstiftning ska projekt av gemensamt intresse tilldelas högsta möjliga nationella status, och behandlas som sådant i tillståndsförfaranden, om och på det sätt sådan behandling regleras i nationell lagstiftning för motsvarande typer av transportinfrastruktur.
3. To ensure efficient [...] **permit granting** procedures related to projects of common interest, project promoters and all authorities concerned shall ensure that the most rapid treatment legally possible is given to these projects, including as regards the resources allocated.

Article 4

Integration Coordination of permit granting procedures

1. In order to meet the time limits set out in Article 6 and reduce the administrative burden related to **the authorisation and the** completion of projects of common interest, all the [...] **permit granting** procedures resulting from the applicable law, both national and of the Union, shall be [...] **coordinated** and result in [...] one [...] **consolidated** decision.
2. In the case of projects of common interest for which the obligation to carry out assessments of the effects on the environment arises simultaneously from Directive 2011/92/EU of the European Parliament and of the Council and other Union law, Member States shall ensure that joint procedures within the meaning of Article 2(3) of Directive 2011/92/EU are provided for.

Article 5

Single competent Organisation of the permit granting authority process

1. [...] **E**[...]ach Member State shall [...] **ensure that a** [...] single competent authority [...] **is** responsible for facilitating [...] permit granting [...] **procedures for a project of common interest** including for making the [...] **consolidated** decision.
2. **Each Member State may entrust t**[...]he responsibility of the single competent authority referred to in paragraph 1 and/or the tasks related to it [...] to an **existing or newly established** [...] authority at the appropriate administrative level, per project of common interest, **per geographical area** or per particular category of projects of common interest, [...] **provided that**[...]

[...] only one authority is responsible per project of common interest, [...]

[...] is the sole point of contact for the project promoter in the procedure leading to the [...] **consolidated** decision for a given project of common interest, and

[...] coordinates the submission of all relevant documents and information.

Den enda behöriga myndigheten får behålla ansvaret för fastställande av tidsfrister, utan att det påverkar de tidsfrister som fastställs i enlighet med artikel 6.

[...]

3. By 1 January 2021, each Member State shall take the suitable measures in accordance with its national legal system to identify the single competent authority, where relevant at the appropriate administrative level and per category of projects of common interests. This information shall be made available to project promoters, to the neighbouring Member States and to the European Commission.
- 3(a) The single competent authority shall issue the consolidated decision within the time limits specified in Article 6.
- 3(b) The consolidated decision comprises multiple individual legally binding decisions issued simultaneously or successively by several authorities concerned, including the decision resulting from the joint procedures referred to in Article 4(2), which shall be coordinated by the single competent authority.
- 3(c) The single competent authority shall, in consultation with the other authorities concerned, where applicable in accordance with national law, and without prejudice to time limits set in accordance with Article 6, establish on a case-by-case basis a reasonable time limit within which the individual decisions shall be issued.
- 3(d) The single competent authority may take an individual decision on behalf of another national authority concerned, if the decision by that authority is not delivered within the time limit and if the delay cannot be adequately justified; or, where provided under national law, and to the extent that this is compatible with Union law, the competent authority may consider that another national authority concerned has either given its approval or refusal for the project if the decision by that authority is not delivered within the time limit. Where provided under national law, the competent authority may disregard an individual decision of another national authority concerned if it considers that the decision is not sufficiently substantiated with regard to the underlying evidence presented by the national authority concerned.
4. When taking the [...] **consolidated** decision, the single competent authority shall ensure that the relevant requirements under **national**, international and Union law are respected and shall duly justify its decision.

5. Om ett projekt av gemensamt intresse kräver att beslut fattas i två eller flera medlemsstater ska respektive behöriga myndighet vidta alla nödvändiga åtgärder för att samarbetet och samordningen dem emellan ska kunna ske effektivt och ändamålsenligt. Utan att det påverkar skyldigheterna enligt gällande unionsrätt och internationell rätt ska medlemsstaterna eftersträva gemensamma förfaranden, särskilt i fråga om bedömningen av miljöpåverkan.
6. **The single competent authority may also be entrusted with tasks related to the coordination and the authorisation, in compliance with Union and national legislation, of specific projects of common interest aiming at the reconstruction of infratructure on the core network of the trans-European transport network in the case of natural or man-made disasters.**

Article 6

Duration and implementation of the permit granting procedure

1. Tillståndsförfarandet ska bestå av fasen före ansökan och fasen för den enda behöriga myndighetens bedömning av ansökan och beslutsfattande.
2. The pre-application phase, covering the period from the start of the permit granting procedure to the submission of the complete application file to the single competent authority, shall in principle not exceed [two] years.

2(a) The pre-application phase shall include the preparation of any environmental reports to be prepared by the project promoter. Preliminary studies and preparatory assessments may nevertheless start or be carried out before the pre-application phase to ensure the maturity of the notified project.

3. För att inleda tillståndsförfarandet ska den projektansvarige skriftligen underrätta den enda behöriga myndigheten i de berörda medlemsstaterna om projektet och bifoga en detaljerad beskrivning av projektet. No later than [...] **three** months following the receipt of the above notification, the single competent authority shall either acknowledge it or, if it considers that the project is not mature enough to enter the permit granting procedure, reject the notification in writing. Om den enda behöriga myndigheten beslutar att avvisa underrättelsen ska den motivera sitt beslut. Datumet för den behöriga myndighetens undertecknande av bekräftelsen av underrättelsen ska utgöra startdatum för tillståndsförfarandet. Om två eller flera medlemsstater är berörda ska tillståndsförfarandets startdatum vara den dag då den sista underrättelsen godtas av den berörda behöriga myndigheten.
4. Within three months of the start of the permit granting procedure, the single competent authority, in close cooperation with the project promoter and other authorities concerned and taking into account the information submitted by the project promoter on the basis of the notification referred to in paragraph 3, shall [...] **provide** the project promoter **with** a detailed application outline, containing:
- a) the material scope and level of detail of information to be submitted by the project promoter, as part of the application file for the [...] **consolidated** decision
 - b) En plan för tillståndprocessen med uppgifter om åtminstone följande:
 - (i) the **permits**, decisions and opinions to be obtained;
 - (ii) the authorities[...] **and** stakeholders [...] to be concerned, **including the formal phase of the public consultation**;
 - (iii) the individual stages of the procedure and their [...] **expected time limits**;
 - (iv) major milestones to be accomplished and their deadlines in view of the [...] **consolidated** decision to be taken;
 - (v) De resurser som myndigheterna planerat och eventuella ytterligare resursbehov.

5. För att säkerställa att ansökan är fullständig och av tillfredsställande kvalitet ska den projektansvarige begära den enda behöriga myndighetens yttrande om ansökan så tidigt som möjligt under förfarandet före ansökan. Den projektansvarige ska samarbeta fullt ut med den enda behöriga myndigheten för att hålla tidsfrister och följa den detaljerade beskrivning av ansökan som definieras i punkt 4.
6. The project promoter shall submit the application file based on the detailed application outline within the period of [...] **24** months from the receipt of that detailed application outline. **The single competent authority, based on the characteristics of the project, analyses to be made or public to be consulted, in duly justified cases can determine a longer period for the submission of the application file.** After the expiry of [...] **the period for the submission of the application file**, the detailed application outline is no longer considered applicable, unless the single competent authority decides to prolong that period, on the basis of a justified request from the project promoter.
7. Senast inom två månader från och med dagen för inlämnandet av en fullständig ansökan ska den behöriga myndigheten skriftligen bekräfta att ansökan är fullständig och meddela den projektansvarige detta. Den ansökan som lämnats in av den projektansvarige ska anses vara fullständig om inte den behöriga myndigheten, inom två månader från dagen för inlämnandet, gör en begäran om utebliven information som ska lämnas av den projektansvarige. Denna begäran ska begränsas i fråga om det materiella tillämpningsområdet och detaljnivån till de delar som anges i den detaljerade beskrivningen av ansökan. Varje ytterligare begäran om information ska endast göras till följd av exceptionella och oförutsedda nya omständigheter och ska vederbörligen motiveras av den enda behöriga myndigheten.
8. The single competent authority shall assess the application and adopt a [...] **consolidated** decision within the period of one year from the date of submission of the complete application file in accordance with paragraph 7. Medlemsstaterna får fastställa en kortare tidsfrist, när så är lämpligt.

9. De tidsfrister som fastställs i bestämmelserna ovan ska inte påverka skyldigheter som följer av unionsrättsakter eller internationella rättsakter och inte heller förfaranden för överklaganden av förvaltningsbeslut och rättslig prövning av en domstol.

Article 7

Coordination of cross-border permit granting procedure

1. För projekt där två eller flera medlemsstater är inblandade ska de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna jämkas samman sina tidtabeller och enas om en gemensam tidsplan.
2. The European Coordinator referred to in Article 45 of Regulation (EU)² No 1315/2013 shall be empowered to [...] facilitate contacts between the involved competent authorities **in the context of the permit granting procedure for cross-border projects of common interest**.
3. Without prejudice to the obligation to comply with the time limits under this Regulation, if the time-limit for the [...] **consolidated** decision is not observed, [...] **the European Coordinator concerned shall be informed by the Member States** concerned about the measures taken or to be taken to conclude the permit granting procedure with the least possible delay. Den europeiska samordnaren får begära att den behöriga myndigheten regelbundet rapporterar om vilka framsteg som har gjorts.

KAPITEL III OFFENTLIG UPPHANDLING

Article 8

Public Procurement in cross-border projects of common interest

1. Offentlig upphandling för gränsöverskridande projekt av gemensamt intresse ska göras i enlighet med fördraget och direktiven 2014/25/EU och/eller 2014/24/EU.
2. Om upphandlingsförfarandena genomförs av en gemensam enhet som inrättats av de deltagande medlemsstaterna ska den enheten tillämpa de nationella bestämmelserna i en av dessa medlemsstater och, genom undantag från dessa direktiv, ska de bestämmelserna vara de bestämmelser som fastställs i enlighet med artikel 57.5 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU eller artikel 39.5 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU, beroende på vad som är tillämpligt, såvida inte en överenskommelse mellan de deltagande medlemsstaterna föreskriver något annat. En sådan överenskommelse ska under alla omständigheter föreskriva att en enda nationell lagstiftning ska tillämpas vid upphandlingsförfaranden som genomförs av en gemensam enhet.

KAPITEL IV TEKNISKT STÖD

Article 9

Technical assistance

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

KAPITEL V SLUTBESTÄMMELSER

Article 10

Transitional provisions

This Regulation shall not apply to the [...] **permit granting** procedures which started before the date of its entry into force.

Article 11

Entry into force

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

Chapter II of this Regulation shall apply from 1 January 2021. Ongoing procurement procedures will be completed on the basis of the legal position applicable on 31 December 2020.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

The President

For the Council

Ordförande
