

Brussel, 22 mei 2018
(OR. en)

9075/18

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0138 (COD)**

**TRANS 212
IA 137**

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	17 mei 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2018) 277 final
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2018) 277 final.

Bijlage: COM(2018) 277 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het
trans-Europees vervoersnetwerk**

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Technologische veranderingen hebben een impact op alle geledingen van de samenleving en de economie en veranderen het leven van de Europese burger. Vervoer vormt geen uitzondering op die trend. Nieuwe technologieën brengen een radicale omwenteling in het mobiliteitslandschap teweeg. Tegen deze achtergrond moeten de EU en haar bedrijven de uitdaging aangaan om wereldleider te worden op het gebied van innovatie, digitalisering en het koolstofvrij maken van de economie. Daarom heeft de Commissie een omvattende aanpak ontwikkeld om ervoor te zorgen dat die politieke prioriteiten van het Europees mobiliteitsbeleid worden vertaald in drie mobiliteitspakketten: „Europa in beweging”.

Na de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei en november 2017 twee mobiliteitspakketten aangenomen. Met die pakketten wordt de strategie voor emissiearme mobiliteit en in concrete maatregelen vertaald en wordt werk gemaakt van een naadloze transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. Het Europees Parlement en de Raad zouden die voorstellen spoedig moeten aannemen.

Dit initiatief maakt deel uit van het derde pakket „Europa in beweging”, waarbij de nieuwe strategie voor het industriebeleid van september 2017 in de praktijk wordt omgezet om Europa in staat te stellen ten volle van de vruchten te plukken van de modernisering van onze mobiliteit. Het mobiliteitssysteem van morgen moet alle EU-burgers toegang bieden tot veilig, schoon en efficiënt vervoer. Het doel is de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker te maken, met een sterkere concurrentiepositie voor het Europees bedrijfsleven en duurzamere banen. Schoner vervoer moet beter tegemoet komen aan de behoeften op het gebied van klimaatbeleid. Dit vergt de volledige medewerking van de EU-lidstaten en belanghebbenden, met name om de investeringen in vervoersinfrastructuur op te trekken.

Het stimuleren van de economische groei en het aanzwengelen van investeringen in de reële economie zijn belangrijke prioriteiten voor de Commissie. Het Investeringsplan voor Europa¹, waarbij die algemene doelstelling in operationele termen is vertaald, heeft drie doelstellingen: financiële middelen vrijmaken voor de reële economie, zorgen dat investeringsprojecten beter zichtbaar zijn en de nodige technische bijstand krijgen en ten slotte het regelgevingskader voor investeringen optimaliseren.

Investeringen in vervoersinfrastructuur leveren een aanzienlijke bijdrage tot de verwezenlijking van die doelstellingen. De voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk en de corridors daarvan zou op EU-niveau naar verwachting een extra groei van 4 500 miljard EUR of 1,8 % van het bbp genereren en tegen 2030 een volume van 13 miljoen manjaren² meebrengen. Volgens ramingen vergt de afwerking van het TEN-T-kernnetwerk in de periode 2021-2030 een investering van ongeveer 500 miljard EUR en zelfs 1 500 miljard EUR als ook het uitgebreide netwerk en andere investeringen in vervoer worden meegeteld³.

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 Op basis van feedback van de lidstaten van mei 2017. De werkplannen van de kernnetwerkcoördinatoren en de ondersteunende studies zijn beschikbaar op: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

De ervaring leert dat de uitvoering van de projecten op het TEN-T-kernnetwerk gepaard gaat met complexe administratieve procedures en rechtsonzekerheid, die tot oplopende kosten en vertragingen kunnen leiden⁴.

In het recent bijgewerkte actieplan van Christophersen-Bodewig-Secchi⁵ - *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (2015) wordt gepleit voor een vereenvoudiging van de administratieve vergunningen, van de regels voor de afgifte van vergunningen en van de andere wettelijke procedures om de voltooiing van het TEN-T te faciliteren. Dit actieplan is voorgesteld door de Europese TEN-T-coördinatoren Bodewig en Secchi en voormalig vicevoorzitter H. Christophersen.

De effectieve voltooiing van het TEN-T is van essentieel belang voor de werking van de interne markt, de digitalisering van vervoer en de transitie naar koolstofarme mobiliteit⁶. In haar recente mededeling heeft de Commissie erop gewezen dat particuliere investeringen moeten worden gemobiliseerd in sectoren die van cruciaal belang zijn voor de toekomst van Europa⁷ en die met markttekortkomingen⁸ kampen. Zij heeft tevens herhaald dat grensoverschrijdende en duurzame vervoers- en TEN-T-infrastructuur van cruciaal belang zijn om de Unie de omslag te doen maken naar een koolstofarme en hulpbronnefficiënte economie⁹.

Een ondersteunend regelgevingskader en de instelling van efficiënte procedures is niet alleen een uitdaging op Europees niveau. In de verklaring die de ministers van vervoer van de G7 in juni 2017 tijdens hun bijeenkomst in Cagliari hebben aangenomen, erkent ook de G7 dat de complexiteit van de regelgeving de efficiëntie van de vergunningsprocedures ondermijnt. In de verklaring wordt gewezen op het belang van een groter publiek draagvlak voor infrastructuurprojecten en wordt gepleit voor efficiënte administratieve procedures en voor de

⁴ Dit geldt ook voor de reeds eerder geselecteerde 30 prioritaire TEN-T-projecten. Verschillende projecten werden afgewerkt maar andere zijn nog in uitvoering. In de praktijk hebben verschillende projecten (bv. PP17, PP18/30, PP24) vertraging opgelopen door problemen met de vergunningsprocedures, "Implementation of the Priority Projects", november 2012; DG MOVE, op basis van gegevens van de lidstaten, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ Voormalig vicevoorzitter van de Commissie H. Christophersen, professor K. Bodewig, Europees coördinator, professor C. Secchi, Europees coördinator van het actieplan "Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects" (CBS-verslag), juni 2015, beschikbaar op http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf, "Progress report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects", januari 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (Hierna: CBS-voortgangsverslag).

⁶ In zijn conclusies van 5 december 2017 heeft de Raad zich andermaal uitdrukkelijk verbonden tot de verwezenlijking van het TEN-T en gewezen op de noodzaak om dit beleid voort te zetten om de investeringen in vervoer te stimuleren en bij te dragen tot mondiale doelstellingen, met name wat het klimaat betreft. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union, studie voor het Europees Parlement, oktober 2015.

⁹ COM(2016) 501 final.

stroomlijning van de regelgeving¹⁰. De EU-lidstaten hebben ook inspanningen geleverd om de procedures op nationaal niveau¹¹ te stroomlijnen.

Het doel van dit initiatief is ervoor te zorgen dat de uitvoering van TEN-T-infrastructuurprojecten minder vertraging oploopt. Voor het hele vergunningsproces wordt een maximumtermijn van drie jaar ingevoerd. Er wordt ook meer duidelijkheid verschaft over de procedures die projectontwikkelaars moeten volgen, met name voor het verlenen van vergunningen, het plaatsen van overheidsopdrachten en andere procedures.

Dit initiatief doet geen afbreuk aan de toegang tot het gerecht in verband met TEN-T-infrastructuurprojecten. Het heeft geen gevolgen voor de administratieve beroepsprocedures en juridische beroepsmogelijkheden. De lidstaten kunnen niettemin specifieke procedurevoorschriften vaststellen, zoals de regel dat een argument niet-ontvankelijk is wanneer het als een vorm van misbruik of te kwader trouw wordt ingediend. Dit zijn passende mechanismen om een efficiënt verloop van gerechtelijke procedures te waarborgen. Grensoverschrijdende projecten kampen met specifieke knelpunten op het gebied van overheidsopdrachten, die volgens de belanghebbenden deels voortvloeien uit de verplichting om verschillende wetgevingen toe te passen. Dit verhoogt de complexiteit van projecten en drijft de kosten op. Het doel van dit initiatief is ervoor te zorgen dat voor grensoverschrijdende projecten die door een gezamenlijke entiteit worden uitgevoerd systematisch één enkel regelgevingskader kan worden toegepast, tenzij de deelnemende lidstaten anders besluiten. Dit spoort met de doelstellingen van de recente mededeling “Groei en cohesie stimuleren in grensregio's van de EU”¹².

Dit initiatief zal niet alleen meer investeringen en particulier kapitaal voor infrastructuur met een grote toegevoegde waarde voor de Unie mobiliseren, maar naar verwachting ook de duidelijkheid voor de burger en het maatschappelijk middenveld ten goede komen dankzij de versterking van het transparantiekader voor de betrokkenheid van burgers en het middenveld bij de planning van TEN-T-projecten.

De verwachte specifieke voordelen worden als volgt geraamd:

- Tijdsbesparing: de vergunningsprocedures zullen maximum drie jaar mogen duren, een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.
- Kostenbesparingen voor de gebruiker: daling van de gebruikskosten met meer dan 5 miljard EUR.
- Investerings: 84 % van de totale investeringen in het TEN-T-kernnetwerk worden versneld en zullen vóór 2025 gebeuren.
- Vermindering van de externe effecten van vervoer: besparing van 700 miljoen EUR op het gebied van de CO₂-uitstoot, luchtvervuiling, geluidshinder, congestie en een daling van het aantal ongevallen. De geplande investeringen zouden volgens ramingen goed zijn voor een daling van de CO₂-uitstoot met 2,686 miljoen ton in de periode 2018-2030.

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

¹¹ De Duitse strategie om het planningsproces te versnellen: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final.

- Administratieve kosten: netto besparing van 150 miljoen EUR voor initiatiefnemers en overheidsinstanties.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Op dit moment bestaan er geen specifieke vergunnings- en wettelijke procedures voor TEN-T-projecten. Soortgelijke bepalingen bestaan echter wel voor het trans-Europees energienetwerk (TEN-E)¹³.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De doelstellingen van dit initiatief zijn in overeenstemming met het EU-beleid op het gebied van onder meer vervoer en de interne markt. Het initiatief bevordert de investeringen en werkgelegenheid door de stroomlijning van investeringen in de reële economie.

De voltooiing van het TEN-T zal een diepere en eerlijkere interne markt doen ontstaan dankzij de doelstelling om de lidstaten fysiek met elkaar te verbinden en biedt een duidelijke Europese meerwaarde door de focus op grensoverschrijdende verbindingen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 172 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De gecoördineerde ontwikkeling van het TEN-T om de vervoersstromen binnen de interne Europese markt op te vangen en de economische, sociale en territoriale cohesie in de Unie te versterken, vergt actie op EU-niveau. De vergunningsprocedures verschillen sterk van lidstaat tot lidstaat, wat betreft het vereiste aantal vergunningen en besluiten. Dit bemoeilijkt een synchrone ontwikkeling van het netwerk. Het TEN-T-netwerk kan niet naar behoren functioneren als geheel, noch de gewenste voordelen op EU-niveau bieden, zolang niet alle onderdelen daarvan zijn voltooid.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. Het maakt deel uit van het EU-beleid op het gebied van het trans-Europese vervoersnetwerk, als bepaald in artikel 170 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De door dit voorstel beoogde actie is expliciet beperkt tot de Europese dimensie van vervoersinfrastructuur.

Een verordening zou een doeltreffend instrument zijn aangezien een verordening vanaf de vaststelling rechtstreeks toepasselijk is in de rechtsorde van de lidstaten en er niet moet worden voorzien in een overgangperiode voordat zij volledige rechtskracht krijgt. Dit spoort met de doelstelling om komaf te maken met de verschillen die voortvloeien uit de omzetting van richtlijnen en vaart te zetten achter de projectvoorbereiding en vergunningsprocedures.

¹³ Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Beschikking nr. 1364/2006/EG en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 713/2009, (EG) nr. 714/2009 en (EG) nr. 715/2009 (PB L 115 van 25.4.2013, blz. 39).

3. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

• Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging

Het TEN-T-beleid is in 2013 aanzienlijk versterkt dankzij de vaststelling van een nieuwe verordening met een holistische strategie om het kernnetwerk tegen 2030 te realiseren, gevolgd door het uitgebreide netwerk tegen 2050. Het TEN-T-beleid bestaat echter reeds 25 jaar en bij de ontwikkeling van het huidige TEN-T-kader was men reeds op de hoogte van de vertragingen bij de vergunnings- en andere wettelijke procedures, en de gevolgen daarvan. In het TEN-T-kader waren aanvankelijk vereenvoudigingsmaatregelen voorzien maar die werden om verschillende redenen prematuur geacht. Het aangepaste TEN-T-kader bevatte reeds een ambitieuze reeks innovaties, met name in verband met de invoering van een nieuw financieringsinstrument: de Connecting Europe Facility.

Hierdoor voorziet de huidige Verordening (EU) nr. 1315/2013 niet in specifieke oplossingen op het gebied van vergunningsprocedures, in tegenstelling tot Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur¹⁴. Hierdoor kon dit initiatief niet worden ontwikkeld als onderdeel van het Refit-programma. Er is wel een beroep gedaan op de ervaring met de ontwikkeling van het TEN-E.

• Raadplegingen, verzamelen van gegevens en benutten van deskundigheid

De raadpleging omvatte de volgende activiteiten:

- (1) Gedurende 13 weken, van 1 augustus 2017 tot en met 9 november 2017, liep een openbare onlineraadpleging van het publiek. De Commissie ontving in totaal 99 antwoorden uit 23 verschillende lidstaten, goed voor 94 % van de totale bijdragen. Regionale, plaatselijke of gemeentelijke overheden (20 %), projectontwikkelaars (19 %) en industriële, zakelijke of brancheverenigingen (20 %) waren het best vertegenwoordigd, op de voet gevolgd door nationale overheden (16 %).
- (2) De bevoegde diensten van de Commissie hebben samen een aantal workshops georganiseerd over de verschillende onderdelen van dit initiatief: overheidsopdrachten (15 juni 2017), staatssteun en financiering (21 september 2017) en milieueffectbeoordelingen en het verlenen van vergunningen (17 oktober 2017).
- (3) In het kader van de effectbeoordeling hebben tussen 6 december 2017 en 17 januari 2018 een aantal interviews plaatsgevonden.
- (4) De raadplegingen maakten deel uit van de voorbereidende studieactiviteiten, samen met een 12 wekende durende openbare raadpleging van het publiek en een aantal thematische workshops.
- (5) De aanvangseffectbeoordeling die in juni 2017 op de website van de Commissie was gepubliceerd, bood de mogelijkheid feedback te geven.

¹⁴ Verordening (EU) nr. 347/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2013 betreffende richtsnoeren voor de trans-Europese energie-infrastructuur en tot intrekking van Beschikking nr. 1364/2006/EG en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 713/2009, (EG) nr. 714/2009 en (EG) nr. 715/2009 (PB L 115 van 25.4.2013, blz. 39).

Het initiatief is ook tweemaal besproken op ministerieel niveau, samen met andere kwesties in verband met de ontwikkeling en financiering van het TEN-T: tijdens de conferentie over investeringen in regionaal vervoer op 23 maart 2017 in Sofia en tijdens de informele Raad van de ministers van Vervoer op 21 september 2017 in Tallinn.

Samenvatting van de ontvangen reacties en de manier waarop die zijn meegenomen

Alle relevante groepen van belanghebbenden uit alle lidstaten zijn geraadpleegd. De meesten hebben hun standpunten over de bestaande problemen en de voorgestelde maatregelen meegedeeld, samen met eventuele extra kwantitatieve informatie. Uit de raadpleging blijkt dat de grootste problemen op het gebied van de vergunningsprocedures van TEN-T-projecten te maken hebben met de stappen die bij de voorbereiding van een project op strategisch niveau moeten worden genomen, m.i.v. het verwerven van de plannings- en bouwvergunningen en de uitvoering van milieueffectbeoordelingen.

Vooraf initiatiefnemers van projecten, particulieren en industriële belangengroepen waren voorstander van de integratie van de procedures binnen één enkele nationale instantie (één loket). Nationale en regionale overheden stelden zich terughoudender op, een houding die tijdens bilaterale gesprekken werd bevestigd.

Heel wat nationale en regionale overheden wezen erop dat een éénloketsysteem een aantal problemen zou doen ontstaan. Uit de inhoudelijke analyse van hun individuele antwoorden blijkt dat die afwijzing in sommige gevallen te maken heeft met het feit dat de procedures in sommige landen reeds bij één enkele instantie zijn gecentraliseerd (met inbegrip van versnelde procedures). Die bestaande nationale instanties kunnen worden beschouwd als bestaande best practices met éénloketsystemen.

Volgens de initiatiefnemers van projecten en individuele burgers moeten die instanties ruime bevoegdheden krijgen met betrekking tot alle milieueffectbeoordelingen op projectniveau en de plannings- en bouwvergunningen. De standpunten van de nationale en regionale overheden over de draagwijdte van de integratie van procedures en de bevoegdheden liepen uiteen. Veel nationale vertegenwoordigers waren van oordeel dat de vergunningverlenende instantie die als één loket fungeert slechts een coördinerende bevoegdheid mag hebben.

Met name initiatiefnemers van projecten, individuele burgers en industriële belangengroepen waren het erover eens dat het vergunningsproces niet langer dan twee jaar mag aanslepen en dat de vaststelling van een termijn kan helpen om de buitensporige vertragingen terug te dringen. Lokale en regionale overheden, maar evenzeer de nationale overheden, stelden zich op dit punt terughoudender op.

De invoering van gemeenschappelijke EU-regels voor grensoverschrijdende projecten zou de meest efficiënte oplossing zijn voor problemen op het gebied van overheidsopdrachten. Dat vinden met name projectontwikkelaars en het bedrijfsleven. De nationale overheden argumenteerden dat die regels effectiever zouden zijn wanneer ze zouden worden toegepast op projecten waarvoor EU-steun wordt verleend.

Uit de raadpleging is gebleken dat respondenten in het algemeen, uit de mogelijke maatregelen om de voorbereiding van TEN-T-projecten te faciliteren, de voorkeur geven aan een verordening inzake de vergunningsprocedures en andere elementen van de planning van TEN-T-projecten, die rechtstreeks van toepassing zou zijn in de lidstaten.

- **Verzamelen van gegevens en benutten van deskundigheid**

Het initiatief is het resultaat van een lang bezinningsproces en komt tegemoet aan de politieke oproep om maatregelen te nemen. De probleemstelling is hoofdzakelijk gebaseerd op de ervaring die de Commissie heeft opgedaan met TEN-T-projecten¹⁵, op raadplegingen en op externe studies:

- 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, February 2018¹⁷.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel wordt ondersteund door een effectbeoordeling. De Raad voor regelgevingstoetsing heeft hierover een positief advies met voorbehoud uitgebracht. De Raad heeft aanbevelingen gedaan en gevraagd de volgende punten te verduidelijken of aan te passen:

- duidelijker aantonen hoe openbare aanbestedingen en vertragingen bij de vergunningsprocedures tot vertraging bij de realisatie van projecten leiden; extra informatie toevoegen over de verschillen tussen sectoren en lidstaten en over de lering die is getrokken uit het TEN-E, het Europees Fonds voor strategische investeringen en de maatregelen van de lidstaten om de processen te stroomlijnen;
- extra toelichting geven over de standpunten van de belanghebbenden over de opties, met name die van lidstaten en burgers;
- een gevoeligheidsanalyse toevoegen, samen met een beschrijving van de aannames voor de berekening van de resultaten, in het bijzonder over de mate waarin maatregelen de vertragingen drastisch zouden kunnen terugdringen.

De opmerkingen zijn meegenomen in de herziene effectbeoordeling, zoals opgenomen in bijlage I bij het verslag over de effectbeoordeling. De volgende wijzigingen zijn aangebracht om tegemoet te komen aan de opmerkingen hierboven:

- De voorbeelden kregen een prominentere plaats om te illustreren welke gevolgen vertragingen bij het vergunningsproces en de aanbesteding op individuele projecten hebben en om aan te tonen welke impact dit heeft op de voltooiing van het TEN-T en andere netwerkeffecten. Er werd op meer plaatsen verwezen naar de resultaten van de voltooiing van het TEN-E en de prioritaire behandeling voor de controle op staatssteun¹⁸. Er werden specifieke alinea's toegevoegd over de ervaring van de lidstaten, met inbegrip van de

¹⁵ Voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het TEN-T-netwerk in 2014-2015, februari 2017.

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

¹⁷ Link na publicatie.

¹⁸ Projecten waarvoor steun is verleend uit het Europees Fonds voor strategische investeringen op grond van Verordening (EU) 2017/2396 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2017 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1316/2013 en Verordening (EU) 2015/1017 wat betreft de verlenging van de looptijd van het Europees Fonds voor strategische investeringen en wat betreft de invoering van technische versterkingen voor dat fonds en de Europese investeringsadvieshub (PB L 345 van 27.12.2017, blz. 34).

maatregelen die zij hebben genomen om hun processen te stroomlijnen. Door al die elementen is de analyse verfijnd.

- De resultaten van de open publieke raadpleging en de raadpleging van de belanghebbenden zijn veel gedetailleerder weergegeven. Aan hoofdstuk 7 is een specifiek deel toegevoegd over de vergelijking van de beleidsopties.
- Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, die in de relevante hoofdstukken van de effectbeoordeling wordt toegelicht.

De beoordeelde beleidsopties bestaan uit pakketten van beleidsmaatregelen die op de specifieke doelstellingen zijn afgestemd en met name op de belangrijkste oorzaken van de vastgestelde problemen:

- vergunningsprocedures met meerdere fasen en een groot aantal betrokken autoriteiten;
- geen of niet afgedwongen termijnen;
- verschillende aanbestedingsprocedures voor grensoverschrijdende TEN-T-projecten;
- coördinatieproblemen bij de uitvoering van grensoverschrijdende projecten; en
- de heersende onzekerheid met betrekking tot de procedures inzake staatssteuntoezicht.

De analyse leidde tot de duidelijke conclusie dat het niet nodig is om overal hetzelfde ambitieniveau te hanteren en dat een stapsgewijze aanpak aan te bevelen is.

Wat de vergunningsprocedures betreft, verschilt de situatie van lidstaat tot lidstaat en bestaat er nog geen geharmoniseerde aanpak op EU-niveau. Er zijn ingrijpendere maatregelen nodig om grensoverschrijdende procedures te synchroniseren en te zorgen voor een meer gecoördineerde, effectieve en efficiënte uitvoering van projecten.

Voor het plaatsen van overheidsopdrachten is de voorbije jaren een moderner kader gecreëerd¹⁹. Er blijft echter een lacune bestaan op het gebied van grensoverschrijdende aanbestedingen en projecten die door twee of meer lidstaten samen worden ontwikkeld. Op dit vlak focust dit initiatief uitsluitend op dat knelpunt.

Met betrekking tot het toezicht op staatssteun, bieden de onlangs aangenomen verduidelijkingen een antwoord op de meeste onzekerheden die de ontwikkeling van projecten in het verleden hebben belemmerd. Voor complexe projecten met geavanceerde financiële structuren, lijkt een betere rapportage noodzakelijk, ook door een betere samenwerking tussen de diensten van de Commissie, de autoriteiten van de lidstaten, de juridische instanties en het bedrijfsleven. Conform de Code van goede praktijken voor het verloop van de procedures inzake staatssteuntoezicht kan voorrang worden gegeven aan projecten van gemeenschappelijk belang op het TEN-T-kernnetwerk overeenkomstig een tussen de Commissie en de lidstaten afgesproken tijdsschema, met een duidelijke opgave van de tussenstappen en de door de lidstaten mee te delen informatie. Hierdoor zullen de procedures bij de Commissie vlotter verlopen en zal zij sneller een besluit kunnen vaststellen.

¹⁹ Met name Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243) en Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

De beleidsopties waren gebaseerd op ingrijpendere maatregelen, een hoger ambitieniveau en de verwachte „cumulatieve” impact.

- Beleidsoptie 1: minimale wijziging van de bestaande instrumenten, ontwikkelen van „zachte” wetgeving en begeleidende maatregelen;
- Beleidsoptie 2: beperkte bindende maatregelen die decentraal door de lidstaten moeten worden uitgevoerd;
- Beleidsoptie 3: een EU-kader voor de vergunning van TEN-T-kernnetwerkprojecten, toe te passen op nationaal niveau (BO3a) of op EU-niveau (BO3).

Uit de effectbeoordeling kwam optie 2 als de voorkeuroptie naar voren en dit initiatief volgt die aanbeveling.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel houdt geen extra kosten voor de EU-begroting in.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het effectbeoordelingsverslag bevat een lijst van indicatoren die moeten worden gebruikt om te monitoren of de uitgevoerde maatregelen effectief en efficiënt zijn om de belangrijkste beleidsdoelstellingen te verwezenlijken:

- Het risico op vertragingen voor individuele TEN-T-projecten zoveel mogelijk beperken:
 - de verdere tenuitvoerlegging van het TEN-T conform de normen en eisen;
 - vooruitgang bij de door de EU ondersteunde investeringen in TEN-T-vervoersinfrastructuur, gemeten aan de hand van het aantal CEF-projecten (of door de opvolger daarvan gefinancierde projecten) die tijdig zijn uitgevoerd of die geen vertraging hebben opgelopen door vergunnings-/aanbestedingsproblemen;
- Meer rechtszekerheid voor projectontwikkelaars om meer private investeerders aan te trekken voor vervoersinfrastructuur:
 - stijging van het aantal TEN-T-infrastructuurprojecten die worden gefinancierd via door de EU ondersteunde financiële instrumenten (bv. EFSI en de opvolgers daarvan).

De controle zal gebeuren aan de hand van bestaande maatregelen om de verwezenlijking van het TEN-T te monitoren. Daarom wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande kader, op een eenvoudige en transparante manier om een en ander vlot toegankelijk te maken voor de belanghebbenden. Het is niet de bedoeling een complex systeem van nieuwe prestatie-indicatoren op te zetten.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De titel van de verordening is een weergave van het toepassingsgebied en de doelstellingen van het besluit, namelijk de voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk faciliteren.

Artikel 1 – Doelstelling en werkingssfeer

In dit artikel worden het onderwerp en de doelstellingen van de verordening uiteengezet, namelijk de effectieve en tijdige voltooiing van het TEN-T in de hele Unie door het risico op vertraging te verminderen en initiatiefnemers en investeerders meer zekerheid te bieden over de duur van de toepasselijke procedures. Een andere doelstelling is de betrokkenheid van particuliere investeerders faciliteren en meer duidelijkheid verschaffen inzake openbare raadplegingen.

Artikel 3 – Prioritaire status van projecten van gemeenschappelijk belang

Bepaalde lidstaten voorzien in hun nationale rechtskaders in versnelde procedures en een bijzondere behandeling voor bepaalde categorieën projecten, op basis van het belang van die projecten voor de ontwikkeling van het land of op basis van andere redenen. Om te voldoen aan de doelstellingen inzake de voltooiing van het TEN-T, waartoe de lidstaten zich in de Raad hebben verbonden door de vaststelling van de verordening waarin dit netwerk en bindende termijnen voor de voltooiing daarvan zijn vastgelegd, moet dezelfde voorkeursbehandeling gelden voor EU-projecten van gemeenschappelijk belang.

Artikelen 4 t.e.m. 6 — Integratie van de vergunningsprocedures

De doelstelling van dit artikel is de integratie van de verschillende vergunningsprocedures voor TEN-T-projecten van gemeenschappelijk belang. Op grond van artikel 4 moet de vergunning van TEN-T-projecten worden beheerd door één enkele instantie, die het volledige proces in goede banen leidt en als enig aanspreekpunt voor initiatiefnemers en andere investeerders fungeert. Artikel 5 regelt de aanwijzing en rol van die autoriteit. Artikel 6 definieert de procedurele stappen die moeten worden genomen met het oog op een besluit waarbij de investeerder toestemming krijgt voor de uitvoering van het project.

Artikel 7 — Coördinatie van grensoverschrijdende vergunningsprocedures

Dit artikel beschrijft het belang van de coördinatie van grensoverschrijdende vergunningsprocedures en versterkt de rol van de Europese coördinatoren voor de monitoring van de vergunningsprocedures.

Artikel 8 — Overheidsopdrachten voor grensoverschrijdende projecten van gemeenschappelijk belang

Dit artikel voorziet in de toepassing van één enkel rechtskader op overheidsopdrachten voor grensoverschrijdende projecten. Tenzij anders gespecificeerd in een intergouvernementele overeenkomst, passen gezamenlijke entiteiten die een dergelijk project ontwikkelen één nationale wetgeving toe bij de aanbesteding van werkzaamheden en diensten voor de uitvoering van dat project.

Artikel 9 – Technische bijstand

De bestaande regelingen voor technische bijstand op basis van de EU-wetgeving worden opengesteld voor projecten van gemeenschappelijk belang waarop dit initiatief van toepassing is, onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de door de verschillende diensten beheerde middelen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 172,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁰,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²¹,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad²² voorziet in een gemeenschappelijk kader voor de verwezenlijking van moderne, interoperabele netwerken met het oog op de ontwikkeling van de interne markt. De trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) hebben een structuur met twee lagen: een uitgebreid netwerk dat alle regio's in de Unie ontsluit en een kernnetwerk dat de verbindingen omvat die voor de Unie van het grootste strategisch belang zijn. In Verordening (EU) nr. 1315/2013 zijn bindende termijnen vastgesteld voor de verwezenlijking van het TEN-T: 2030 voor het kernnetwerk en 2050 voor het uitgebreide netwerk.
- (2) Niettegenstaande de uitvoeringsverplichting en bindende termijnen voor TEN-T-projecten, is in de praktijk gebleken dat investeringen voor de voltooiing van het TEN-T vaak met de complexiteit van vergunningsprocedures, grensoverschrijdende aanbestedingen en andere procedures worden geconfronteerd. Dit brengt de tijdige uitvoering van projecten in het gedrang en leidt in veel gevallen tot aanzienlijke vertragingen en hogere kosten. Er is actie op EU-niveau nodig om die problemen aan te pakken en een gesynchroniseerde realisatie van het TEN-T mogelijk te maken.
- (3) In de regelgeving van talrijke lidstaten wordt prioriteit gegeven aan bepaalde categorieën van projecten die van strategisch belang zijn voor de economie. Een prioritaire behandeling vertaalt zich in kortere termijnen, gelijktijdige procedures of beperkte beroepsprocedures, waarbij wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van andere horizontale beleidsterreinen worden verwezenlijkt. Wanneer het nationale regelgevingskader in een dergelijk kader voorziet, moet dit automatisch gelden voor

²⁰ PB C van , blz. .

²¹ PB C van , blz. .

²² Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

EU-projecten die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1315/2013 zijn aangewezen als projecten van gemeenschappelijk belang.

- (4) Om de effectiviteit van milieueffectbeoordelingen te verhogen en het besluitvormingsproces te stroomlijnen en indien de verplichting om kernnetwerkprojecten aan een milieubeoordeling te onderwerpen niet alleen voortvloeit uit Richtlijn 2011/92/EU, als gewijzigd bij Richtlijn 2014/52/EU, maar ook uit andere EU-regelgeving, zoals Richtlijn 92/43/EEG, Richtlijn 2009/147/EG, Richtlijn 2000/60/EG, Richtlijn 2008/98/EG, Richtlijn 2010/75/EU, Richtlijn 2012/18/EU en Richtlijn 2011/42/EG, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat een gemeenschappelijke procedure wordt ingevoerd die aan de eisen van al die richtlijnen voldoet.
- (5) Kernnetwerkprojecten moeten worden gefaciliteerd door geïntegreerde vergunningsprocedures om een duidelijk beheer van de volledige procedure mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat investeerders zich tot één aanspreekpunt kunnen wenden. De lidstaten moeten een bevoegde instantie aanwijzen overeenkomstig hun nationale wetgeving en bestuurlijke organisatie.
- (6) De instelling van één bevoegde nationale instantie die alle vergunningsprocedures afhandelt (één loket), moet de complexiteit verminderen, de efficiëntie bevorderen en voor meer transparantie zorgen. Dit moet desgevallend ook de samenwerking tussen de lidstaten versterken. De procedures moeten aanzetten tot een echte samenwerking tussen investeerders en de bevoegde nationale instantie en toelaten tijdens de voorbereidende fase afspraken te maken over de draagwijdte van de vergunningsprocedure. Een dergelijke afbakening moet worden geïntegreerd in het gedetailleerde vergunningsschema en voldoen aan de procedure van artikel 5, lid 2, van Richtlijn 2011/92/EU, als gewijzigd bij Richtlijn 2014/52/EU.
- (7) De bij deze verordening vastgestelde procedure mag geen afbreuk doen aan de naleving van de eisen die zijn vastgelegd in de internationale wetgeving en het EU-recht, inclusief de bepalingen ter bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid.
- (8) Gezien de urgentie van de voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk, moet de vereenvoudiging van de vergunningprocedures worden gekoppeld aan een termijn waarbinnen de bevoegde instanties een raambesluit over de bouw van een project dienen te nemen. Die maximumtermijn moet aansporen tot een efficiëntere afhandeling van procedures en mag in geen geval afbreuk doen aan de strenge EU-normen inzake milieubescherming en publieke inspraak.
- (9) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat beroepsprocedures tegen de inhoudelijke of procedurele wettelijkheid van een raambesluit zo efficiënt mogelijk worden afgehandeld.
- (10) Bij grensoverschrijdende TEN-T-infrastructuurprojecten vormt de coördinatie van de vergunningsprocedures een bijzondere uitdaging. De Europese coördinatoren moeten worden gemachtigd op die procedures toe te zien en de synchronisatie en afronding daarvan te faciliteren.
- (11) Overheidsopdrachten voor grensoverschrijdende projecten van gemeenschappelijk belang moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Verdrag en de Richtlijnen 2014/25/EU en/of 2014/24/EU. Om een efficiënte uitvoering van de grensoverschrijdende kernnetwerkprojecten van gemeenschappelijk belang te waarborgen, moeten overheidsopdrachten die door één gezamenlijke entiteit worden

geplaatst onder één nationaal regelgevingskader vallen. In afwijking van de EU-regelgeving inzake overheidsopdrachten, moet in beginsel de nationale regeling van de lidstaat waar de gezamenlijke entiteit zijn statutaire zetel heeft worden toegepast. Het moet ook mogelijk blijven in een intergouvernementele overeenkomst vast te leggen welke regelgeving van toepassing is.

- (12) De Commissie is niet stelselmatig betrokken bij de vergunning van individuele projecten. In sommige gevallen moeten bepaalde aspecten van de projectvoorbereiding echter door de Unie worden goedgekeurd. Indien de Commissie bij de procedures is betrokken, geeft zij prioriteit aan EU-projecten van gemeenschappelijk belang en biedt zij initiatiefnemers zekerheid. In sommige gevallen is de goedkeuring van staatssteun vereist. Overeenkomstig de gedragscode voor een goed verloop van de staatssteunprocedures, kunnen de lidstaten de Commissie verzoeken om projecten van gemeenschappelijk belang op het TEN-T-kernnetwerk die zij prioritair achten, te behandelen als onderdeel van een portefeuillebenadering of een onderling overeengekomen planning, wat meer zekerheid biedt over de termijnen.
- (13) De uitvoering van infrastructuurprojecten op het TEN-T-kernnetwerk moet ook worden ondersteund door richtsnoeren van de Commissie die meer duidelijkheid verschaffen over de uitvoering van bepaalde projecten met inachtneming van het acquis van de Unie. Het Actieplan voor de natuur, de mensen en de economie²³ bevat bijvoorbeeld richtsnoeren om te verduidelijken hoe de vogel- en habitatrichtlijnen kunnen worden nageleefd. Voor projecten van algemeen belang moet rechtstreekse ondersteuning op het gebied van overheidsopdrachten worden aangeboden om de best mogelijke kosten-batenverhouding voor de overheidsfinanciën²⁴ te bereiken. Bovendien moet passende technische bijstand worden verleend via de mechanismen die zijn ontwikkeld voor het meerjarig financieel kader 2021-2027, met het oog op de financiële ondersteuning van TEN-T-projecten van gemeenschappelijk belang.
- (14) Aangezien de doelstellingen van deze verordening niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, gelet op de behoefte aan coördinatie van die doelstellingen, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (15) Teneinde de rechtszekerheid te waarborgen dient deze verordening niet van toepassing te zijn op de administratieve procedures die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn gestart,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I – ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

Bij deze verordening worden de eisen vastgesteld die van toepassing zijn op de administratieve procedures die door de bevoegde instanties van de lidstaten worden gevolgd

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

voor de vergunning en uitvoering van alle projecten van gemeenschappelijk belang op het kernnetwerk van het trans-Europees netwerk.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EU) nr. 1315/2013. De volgende definities zijn eveneens van toepassing:

- (a) „raambesluit”: een door de instantie of instanties van een lidstaat — met uitsluiting van rechterlijke instanties — genomen besluit of verzameling van besluiten die bepalen of een initiatiefnemer een vergunning krijgt voor de bouw van de voor de voltooiing van een project vereiste vervoersinfrastructuur, onverminderd alle besluiten die worden genomen in de context van procedures van administratief beroep;
- (b) „vergunningsprocedures”: elke procedure die moet worden gevolgd of elke stap die moet worden genomen met het oog op de afgifte van een vergunning door een lidstaat op grond van het Unierecht of het nationale recht en alvorens de initiatiefnemer van een project het project mag uitvoeren;
- (c) „initiatiefnemer”: de aanvrager van een vergunning voor een particulier project of de overheidsinstantie die het initiatief neemt voor een project;
- (d) „enige bevoegde instantie”: de instantie die door de lidstaat wordt aangewezen om de uit deze verordening voortvloeiende taken uit te voeren;
- (e) „grensoverschrijdend project van algemeen belang”: een project van algemeen belang overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 dat een grensoverschrijdend traject omvat als gedefinieerd in artikel 3, punt m), van die verordening en dat door een gezamenlijke entiteit wordt uitgevoerd.

HOOFDSTUK II — VERGUNNINGSPROCES

Artikel 3

Prioritaire status van projecten van gemeenschappelijk belang

1. Elk project van gemeenschappelijk belang op het TEN-T-kernnetwerk wordt onderworpen aan een geïntegreerde vergunningsprocedure die wordt beheerd door de enige bevoegde instantie die door elke lidstaat is aangewezen overeenkomstig de artikelen 5 en 6.
2. Wanneer in het nationaal recht sprake is van projecten met een prioritair statuut krijgen projecten van gemeenschappelijk belang het statuut van project van grootste nationaal belang en worden zij als dusdanig behandeld in de vergunningsprocedures, voor zover en op de manier waarop de nationale regelgeving in een dergelijke behandeling voorziet voor vergelijkbare soorten vervoersinfrastructuur.
3. Om een efficiënt verloop van de administratieve procedures voor projecten van gemeenschappelijk belang te waarborgen, zorgen de initiatiefnemers en alle

betrokken instanties ervoor dat die projecten zo snel als wettelijk mogelijk worden afgehandeld en dat daarvoor de nodige middelen worden uitgetrokken.

Artikel 4

Integratie van de vergunningsprocedures

1. Teneinde de in artikel 6 vastgestelde termijnen na te leven en de administratieve lasten voor de voltooiing van projecten van gemeenschappelijk belang te reduceren, worden alle administratieve procedures uit hoofde van zowel het toepasselijke EU-recht als de nationale wetgeving geïntegreerd en afgesloten met één raambesluit.
2. Indien projecten van gemeenschappelijk belang aan een milieueffectbeoordeling moeten worden onderworpen uit hoofde van zowel Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad als andere EU-wetgeving, voorzien de lidstaten in enkelvoudige procedures als bedoeld in artikel 2, lid 3, van Richtlijn 2011/92/EU.

Artikel 5

Enige bevoegde instantie

1. Uiterlijk ... (PB: *gelieve de datum in te voegen — één jaar na de inwerkingtreding van deze verordening*) wijst elke lidstaat één bevoegde instantie aan die tot taak heeft de vergunningsprocedure te faciliteren, met inbegrip van de vaststelling van het raambesluit.
2. De verantwoordelijkheid van de in lid 1 bedoelde instantie en/of de haar toebedeelde taken kunnen per project van gemeenschappelijk belang of per specifieke categorie van projecten van gemeenschappelijk belang worden gedelegeerd aan of uitgevoerd door een andere instantie op het passende administratieve niveau, op voorwaarde dat:
 - a) slechts één instantie verantwoordelijk is voor elk project van gemeenschappelijk belang;
 - b) die instantie tijdens de procedure met het oog op een raambesluit voor een bepaald project van gemeenschappelijk belang het enige aanspreekpunt is voor de initiatiefnemer, en
 - c) die instantie de indiening van alle relevante documenten en informatie coördineert.

De enige bevoegde instantie mag verantwoordelijk blijven voor de vaststelling van termijnen, onverminderd de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde termijnen.

3. De enige bevoegde instantie stelt een raambesluit vast binnen de in artikel 6 gespecificeerde termijnen. Zij doet dat op basis van gemeenschappelijke procedures.

Het raambesluit wordt door de enige bevoegde instantie vastgesteld en is het enige juridisch bindende besluit dat voortvloeit uit de wettelijk voorgeschreven vergunningsprocedure. Wanneer ook andere instanties bij het project zijn betrokken, kunnen zij in het kader van die procedure overeenkomstig de nationale wetgeving advies uitbrengen. De enige bevoegde instantie houdt rekening met die adviezen.

4. Bij de vaststelling van een raambesluit zorgt de enige bevoegde instantie ervoor dat de relevante eisen overeenkomstig het internationaal recht en het Unierecht in acht worden genomen en motiveert zij haar besluit.
5. Wanneer er voor een project van gemeenschappelijk belang in twee of meer lidstaten besluiten moeten worden genomen, nemen de respectieve enige bevoegde instanties

alle nodige maatregelen om voor een efficiënte en effectieve onderlinge samenwerking en coördinatie te zorgen. Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van het toepasselijke EU- en internationaal recht, streven de lidstaten naar gemeenschappelijke procedures, met name voor de beoordeling van de milieueffecten.

Artikel 6

Duur en verloop van de vergunningsprocedure

1. De vergunningsprocedure bestaat uit de voorbereidende fase, de fase waarin de vergunningsaanvraag wordt beoordeeld en de uiteindelijke besluitvorming door de enige bevoegde instantie.
2. De voorbereidende fase, die de periode bestrijkt vanaf het begin van de vergunningsprocedure tot de indiening van het volledige aanvraagdossier bij de enige bevoegde instantie, mag in beginsel niet meer dan twee jaar duren.
 3. Om de vergunningsprocedure te starten stelt de initiatiefnemer de enige bevoegde instanties van de lidstaten die bij het project zijn betrokken schriftelijk in kennis van het project, met een uitvoerige beschrijving van dat project. Uiterlijk twee maanden na ontvangst van die kennisgeving, bevestigt de enige bevoegde instantie de ontvangst van het dossier en neemt zij dit in behandeling of, indien zij van oordeel is dat het project nog niet rijp is om de vergunningsprocedure te starten, verwerpt zij die kennisgeving schriftelijk. Indien de enige bevoegde instantie besluit de kennisgeving te verwerpen, motiveert zij haar besluit. De datum van ondertekening van de aanvaarding van de kennisgeving door de bevoegde instantie geldt als de startdatum van de vergunningsprocedure. Wanneer twee of meer lidstaten betrokken zijn, geldt de datum van aanvaarding van de laatste kennisgeving van de bevoegde instantie als startdatum van de vergunningsprocedure.
4. Binnen drie maanden na het begin van de vergunningsprocedure en in nauwe samenwerking met de initiatiefnemer en de andere betrokken instanties en rekening houdend met de door de initiatiefnemer verstrekte informatie op basis van de in lid 3 bedoelde kennisgeving, stelt de enige bevoegde instantie een gedetailleerd aanvraagsschema op en stelt zij de initiatiefnemer daarvan in kennis; dit schema vermeldt:
 - (a) het materiële toepassingsgebied en het detailniveau van de informatie die de initiatiefnemer dient te verstrekken in het kader van het vergunningsdossier met het oog op de vaststelling van een raambesluit;
 - (b) een overzicht van het vergunningsproces, met daarin minstens de volgende elementen:
 - i) de vast te stellen besluiten en in te winnen adviezen;
 - ii) de autoriteiten, belanghebbenden en bevolking die wellicht bij het dossier moeten worden betrokken;
 - iii) de diverse fasen van de procedure en de duur daarvan;
 - iv) de belangrijkste mijlpalen en de desbetreffende termijnen met het oog op het vast te stellen raambesluit;

- v) de door de autoriteiten voorziene middelen en de eventuele behoefte aan extra middelen.
5. Om ervoor te zorgen dat het aanvraagdossier volledig en van degelijke kwaliteit is, vraagt de initiatiefnemer de enige bevoegde instantie in een zo vroeg mogelijk stadium tijdens de voorbereidende fase om advies uit te brengen over de aanvraag. De initiatiefnemer werkt volledig samen met de enige bevoegde instantie teneinde de termijnen in acht te nemen en te voldoen aan het vergunningsschema als omschreven in lid 4.
 6. De initiatiefnemer dient het aanvraagdossier op basis van het gedetailleerde vergunningsschema in binnen een termijn van 21 maanden na de ontvangst van het gedetailleerd vergunningsschema. Na het verstrijken van die termijn, is dat vergunningsschema niet langer van toepassing, tenzij de enige bevoegde instantie beslist die termijn te verlengen op basis van een gemotiveerd verzoek van de initiatiefnemer van het project.
 7. Uiterlijk twee maanden na de datum van indiening van het volledige aanvraagdossier, bevestigt de bevoegde instantie autoriteit schriftelijk de volledigheid van het aanvraagdossier en stelt zij de initiatiefnemer daarvan in kennis. Het door de initiatiefnemer ingediende aanvraagdossier wordt als volledig beschouwd, tenzij de bevoegde instantie de initiatiefnemer binnen een periode van twee maanden na de indieningsdatum verzoekt ontbrekende informatie in te dienen. Dat verzoek heeft, wat het materiële toepassingsgebied en het detailniveau betreft, alleen betrekking op de in het gedetailleerd aanvraagsschema genoemde elementen. Alleen in uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden wordt aanvullende informatie gevraagd en een dergelijk verzoek wordt door de enige bevoegde instantie naar behoren gemotiveerd.
 8. De enige bevoegde instantie beoordeelt de aanvraag en stelt binnen één jaar na de indiening van het volledige aanvraagdossier overeenkomstig lid 7 een raambesluit vast. De lidstaten kunnen desgevallend een kortere termijn vaststellen.
 9. De hierboven bedoelde termijnen doen geen afbreuk aan de verplichtingen die voortvloeien uit het EU-recht en het internationaal recht, noch aan administratieve beroepsprocedures en justitiële verweermiddelen.

Artikel 7

Coördinatie van grensoverschrijdende vergunningsprocedures

1. Voor projecten waarbij twee of meer lidstaten zijn betrokken, stemmen de bevoegde instanties hun termijnen op elkaar af en stellen zij een gemeenschappelijke planning vast.
2. De Europese coördinator als bedoeld in artikel 45 van Verordening (EU)² nr. 1315/2013 krijgt de bevoegdheid om nauwlettend toe te zien op de vergunningsprocedure voor grensoverschrijdende projecten van gemeenschappelijk belang en om de contacten tussen de betrokken bevoegde instanties te faciliteren.
3. Onverminderd de verplichting de termijnen in het kader van deze verordening na te leven, stelt de bevoegde instantie bij een overschrijding van de termijn voor de vaststelling van een raambesluit de betrokken Europese coördinator onmiddellijk in kennis van de maatregelen die zijn genomen of moeten worden genomen om de

vergunningsprocedure met zo weinig mogelijk vertraging af te ronden. De Europese coördinator kan de bevoegde instantie verzoeken regelmatig verslag uit te brengen over de voortgang van de procedure.

HOOFDSTUK III – OVERHEIDSOPDRACHTEN

Artikel 8

Overheidsopdrachten voor grensoverschrijdende projecten van gemeenschappelijk belang

1. Overheidsopdrachten voor grensoverschrijdende projecten van gemeenschappelijk belang worden uitgevoerd overeenkomstig het Verdrag en de Richtlijnen 2014/25/EU en/of 2014/24/EU.
2. Indien voor die procedures een beroep wordt gedaan op een door de deelnemende lidstaten opgerichte gemeenschappelijke entiteit, past die entiteit de nationale regelgeving van één van die lidstaten toe en, in afwijking van die richtlijnen, is dit de regelgeving als bepaald overeenkomstig artikel 57, lid 5, onder a), van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad of artikel 39, lid 5, onder a), van Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad, naargelang van toepassing, tenzij in een overeenkomst tussen de deelnemende lidstaten anders is bepaald. Een dergelijke overeenkomst voorziet in elk geval in de toepassing van één enkele nationale wetgeving wanneer voor de aanbestedingsprocedures een beroep wordt gedaan op een gemeenschappelijke entiteit.

HOOFDSTUK IV – TECHNISCHE BIJSTAND

Artikel 9

Technische bijstand

Op verzoek van een initiatiefnemer of een lidstaat, overeenkomstig de desbetreffende financieringsprogramma's van de Unie en onverminderd het meerjarig financieel kader, voorziet de Unie in technische bijstand voor de tenuitvoerlegging van deze verordening en om de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang te faciliteren.

HOOFDSTUK V – SLOTBEPALINGEN

Artikel 10

Overgangsbepalingen

Deze verordening is niet van toepassing op administratieve procedures die vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening zijn gestart.

Artikel 11

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter