



2019-11-14

Infrastrukturdepartementet

Enheten för transportinfrastruktur och planering

Rådets möte (TTE) den 2 december 2019

Information om dagordningspunkt

Nummer: 4

Rubrik: Förordning om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (smart TEN-T)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet: Beslut om allmän inriktning.

Dokumentbeteckning: XX

Tidigare dokument:

Faktapromemoria: 2017/18:FPM114

Datum för tidigare samråd med EU-nämnden: Samråd med EU-nämnden har genomförts den 30 november 2018 och den 29 maj 2019.

Förslagets innehåll

Smart TEN-T är ett förslag om rationaliseringsåtgärder för att påskynda och främja förverkligandet och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). TEN-T stamnätsprojekt kringgärdas i många EU-länder av komplexa administrativa procedurer och regleringsmässiga osäkerheter vilket medför ökade kostnader och förseningar. Förslaget är ett fristående förslag på regelverk och därmed inte en del av TEN-T förordningen.

Tyngdpunkten i förslaget är att minska förseningar i genomförandet av TEN-T infrastrukturprojekt. Detta görs framförallt genom att sätta upp ramar för tillståndprocesser för alla projekt på de, i den nya CEF-förordningen, i förväg identifierade gränsöverskridande länkar och felande länkar på stomnätskorridorerna, samt sätta upp tidsgränser för tillståndsgivning och förenkla hanteringen av olika tillståndsbeslut genom att utse en myndighet som agerar kontaktpunkt.

Regering och riksdag är positiva till syfte och målsättning men bedömde att det ursprungliga **förordningsförslaget** i vissa delar stred mot subsidiaritetsprincipen. Regeringen bedömde även att det ursprungliga förordningsförslaget var alltför långtgående i förhållande till proportionalitetsprincipen (se 2017/18:FPM114 samt 2017/18:TU21). Flertalet MS var kritiska till förordningen och har drivit frågan om att det istället ska regleras i ett direktiv. I april 2019 presenterade Ordförandeskapet ett kompromissförslag i form av ett **direktiv**. Förslaget till allmän inriktning är i form av ett direktiv som avseende flexibilitet och anpassningsbarhet till svenska förhållanden har ökat betydligt jämfört med ursprungligt förslag. Samtliga artiklar (art 4-6) som riksdagen invänt mot har väsentligt omarbetats och förslaget omfattar inte längre någon skrivning om en integrerad tillståndprocess. Tillämpningsområdet har dessutom avgränsats till att endast omfatta projekt på i förväg identifierade gränsöverskridande länkar och felande länkar på TEN-Ts stomnätskorridorer, i enlighet med den partiella överenskommelse som gjorts med Europaparlamentet för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027.

Nedan följer en redogörelse av en jämförelse mellan det ursprungliga förordningsförslaget daterat 17 maj 2018 och det senaste kompromissförslaget daterat 22 oktober 2019.

Artikel 1 - Syfte och tillämpningsområde

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Förslaget ska gälla för de administrativa förfaranden som tillämpas av de behöriga myndigheterna i samband med godkännande och genomförande av alla projekt av gemensamt intresse inom det transeuropeiska transportnätets stomnät.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) har förslagets omfattning begränsats till att endast gälla "missing-links"

och "cross border projekt", i enlighet med den partiella överenskommelse som gjorts med Europaparlamentet för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027. Detta innebär att endast sträckan Oslo-Göteborg (på järnväg) omfattas av det senaste kompromissförslaget daterat 22 oktober 2019.

Artikel 2 - Definitioner

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Den utsedda myndigheten ska fatta ett övergripande beslut (domstolsprövningar och liknande undantas) som avgör om en projektansvarig ska få eller inte få tillstånd att bygga den transportinfrastruktur som behövs för att slutföra ett projekt.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) har det tydliggjorts att "godkännandebeslutet" kan bestå av ett eller ett set av individuellt rättsligt bindande beslut. Det tydliggörs även att godkännandebeslutet kan vara av endast administrativ karaktär.

Artikel 4 - Integrering av tillståndsförfaranden

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Alla administrativa förfaranden på nationell- och unionsnivå för projekt av gemensamt intresse på TEN-T nätet ska integreras och resultera i ett enda beslut.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) har artikel 4 strukits. Det senaste kompromissförslaget innehåller inte något krav på att integrera de administrativa förfarandena.

Artikel 5 - Utsedd myndighet

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Den enda myndighetens roll beskrivs i detalj; där myndigheten skulle ansvara för projekten, agera kontaktpunkt, samordna inlämning av relevant dokumentation, utfärda övergripande godkännandebeslut (som skulle vara det enda rättsliga beslutet) samt ansvara för samordning i projekt som sträcker sig över flera MS.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) har den utsedda myndighetens roll minskat markant till att vara

kontaktpunkt och tillhandahålla transparent information om process, beslut, tillstånd, yttranden mm.

Artikel 6 - Tillståndsförfarandets längd och genomförande

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Den tänkta unionsgemensamma tillståndprocessen beskrivs i detalj i artikel 6.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) tillåts MS ha olika tillståndprocesser, men de processer, beslut, tillstånd och yttranden som krävs ska vara transparenta.

Från ursprungliga förordningsförslaget:

Den föreslagna unionsgemensamma tillståndprocessens maximala tidsgräns uppgår till 1 år.

Kommentar: I det senaste kompromissförslaget (dat 22 oktober 2019) har tidsgränsen förlängts till 4 år. Förslaget omfattar en flexibilitet om när 4 årsgränsen börjar. Det finns också möjlighet för MS att förlänga tidsgränsen.

Sammanfattningsvis så har förslagets flexibilitet och anpassningsbarhet till svenska förhållanden ökat betydligt jämfört med ursprungligt förslag. Regeringen bedömer att förslaget till allmän inriktning är förenligt med subsidiaritetsprincipen, och proportionalitetsprincipen.

Efter beslut om allmän inriktning på TTE 2 december 2019 vidtar förhandlingar med Europaparlamentet enligt den ordinarie processen.

Förslag till svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige stödjer förslaget till allmän inriktning. Detta förslag innebär enligt regeringen en välbalanserad kompromiss i förhållande till det ursprungliga förslaget från kommissionen.

Tidigare behandling i riksdagen

Trafikutskottet informerades den 27 november 2018 och den 28 maj 2019. Överläggning med TU den 14 november 2019.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget baseras på art. 172 i EUF. Ordinarie beslutsförfarande.

Europaparlamentets inställning

TRAN-utskottet antog i januari 2019 rapportörens utkast till betänkande.

Remissinstansernas ståndpunkter

Det är ett fåtal myndigheter som lämnat synpunkter på Kommissionens ursprungliga förslag. Trafikverket är kritisk till Kommissionens förslag bl.a. för att det innebär en uppsplittring av tillståndsgivning för TEN-T projekt och övriga projekt, samt riskerar att lokala och regionala beslutanderätter åsidosätts. Trafikverket är även kritisk till den bortre tidsgränsen om 4 år, eftersom erfarenhet påvisar att ett projekts storlek och komplexitet är grundläggande faktorer som påverkar tillståndprocessens omfattning och därmed även den bortre tidsgränsen. Även Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Boverket har bl.a. pekat på att Kommissionens förslag innebär en uppsplittring av tillståndprocessen.

Regeringen har under förhandlingarnas gång rådgjort med Trafikverket, som är den myndighet som framför allt påverkas och myndigheten delar regeringens inställning till förslaget till allmän inriktning.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Förslaget bedöms vara förenligt med svenska grundlagar.

Förslaget till allmän inriktning är i form av ett direktiv som avseende flexibilitet och anpassningsbarhet till svenska förhållanden har ökat betydligt jämfört med ursprungligt förslag. Tillämpningsområdet har dessutom avgränsats till att endast omfatta projekt på i förväg identifierade gränsöverskridande länkar och felande länkar på TEN-Ts stomnätsskorridorer, i enlighet med den partiella överenskommelse som gjorts med Europaparlamentet för Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2021–2027. Regeringen gör bedömningen att effekterna på svensk lagstiftning därför torde bli av relativt liten omfattning.

Budgetära konsekvenser/konsekvensanalys

Kommissionen anför att förslaget inte innebär några extra kostnader för unionsbudgeten. Vidare att genomförandet innebär att medel sparas genom

bl.a. förenklade tillståndprocesser inom EU till ett belopp uppgående till 155 miljarder euro. Det framgår dock inte vilka som får ta del av besparingen och det förväntas inte tydliggöras ytterligare.

KOM beräknar i konsekvensanalysen att införandet av den enda kontaktytan på nationell nivå beräknas kosta 13 miljoner euro perioden 2018-2030. (Det framgår inte om detta är totalt för hela perioden eller per år och det förväntas inte tydliggöras ytterligare).

Såsom förslaget ser ut idag, förväntas en marginell budgetär konsekvens för staten som ryms inom ramen för UO22.

Övrigt