

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato [dato]
J. nr. 2018-2656

Europa-Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T)

KOM(2018) 277

Nyt forslag.

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 277 af 17. maj 2018 fremsat forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T).

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser.

Godkendelsen af TEN-T-projekter skal ifølge forslaget foretages af én myndighed, som påtager sig at administrere hele processen og fungere som et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop) for projektiværksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse for et givent transportinfrastrukturprojekt.

Forordningen fastlægger de krav, der skal gælde for de administrative procedurer, som EU-landenes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af projekter på det såkaldte TEN-T-hovednet, dvs. den særligt prioriterede del af TEN-T-nettet.

Der fastsættes med forslaget en øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Med forslaget følger desuden en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektiværksætteren.

Forslaget vil, hvis vedtaget i sin nuværende form, nødvendiggøre ændringer i dansk ret. Det er sandsynligt, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske



konsekvenser for staten som følge af evt. nødvendige organisationsændringer i forbindelse med oprettelsen af en one-stop-shop.

Det kan ikke udelukkes, at der også ville kunne blive tale om yderligere udgifter for staten i forbindelse med forslaget, fx til ansættelse af yderligere personale for at kunne opfylde de fastsatte tidsfrister.

Regeringen finder, at intentionen med forslaget er positiv. Regeringen vil tage mere endeligt stilling til forslagets enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende foreløbige generelle holdning:

I forbindelse med udstedelsen af en projekttilladelse er det helt afgørende for regeringen, at den danske model for VVM for større danske transportinfrastrukturprojekter kan fortsætte; dvs. den model, hvor VVM-kravene for et projekt varetages i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov for projektet i Folketinget.

Regeringen har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville kunne fungere i praksis, givet at den samme omfattende EU-lovgivning ville skulle overholdes som i dag.

Regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en one-stop-shop, der udsteder én samlet projekttilladelse, vil give en reel merværdi for projektiværksætterne.

Regeringen finder det problematisk, at der i forslaget fastsættes meget detaljerede procedurer for, hvordan sagsbehandlingen for projekttilladelser skal foregå.

Regeringen er ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.

Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlings-tid fra tidspunktet for notifikation til afgørelse, når det kommer til afgørelser vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøttere regler.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 277 af 17. maj 2018 fremsat forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T). Forslaget er oversendt til Rådet den 8. juni 2018 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



Forslaget er fremsat som et led i Kommissionens tredje vejpakke. Kommissionen anfører bl.a. i forslaget, at formålet med vejpakken er, at transportsystemerne bliver mere sikre og lettilgængelige, at øge industriens konkurrenceevne og jobsikkerheden og sikre et miljø, der er renere og bedre tilpasset til den nødvendige indsats for at bekæmpe klimaændringer.

Forslaget har også sammenhæng med Kommissionens meddelelse ”En investeringsplan for Europa” (KOM(2014) 903 final), hvori stimulering af økonomisk vækst og fremme af investeringer i realøkonomien defineres som en central prioritet for Kommissionen. Kommissionen anfører, at investeringer i transportinfrastruktur i høj grad bidrager til at opnå disse mål, fx ved at færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet forventes at generere 4.500 mia. EUR (svarende til 1,8 pct. af EU's BNP) frem til 2030. Når Kommissionen netop fremhæver år 2030, hænger det sammen med, at det i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013) er fastlagt, at det såkaldte TEN-T-hovednet skal være færdiggjort senest ultimo 2030, dvs. at infrastrukturen på TEN-T-hovednettet (veje, jernbaner, havne, lufthavne og godsterminaler) senest ultimo 2030 skal leve op til de infrastrukturkrav, der er fastsat i forordningen. Det bredere såkaldte samlede TEN-T-net skal først være færdiggjort ultimo 2050.

Kommissionen peger dog på, at gennemførelsen af TEN-T-projekter udfordres af komplekse administrative procedurer og reguleringsmæssig usikkerhed, som igen kan medføre øgede omkostninger og forsinkelser. Derfor pegede den såkaldte Christophersen-Bodewig-Secchi-handlingsplan fra 2015 (opdateret i 2018) på forenkling af administrative tilladelser, forenkling af regler for udstedelse af tilladelser og andre reguleringsmæssige procedurer som initiativer, der kunne fremme gennemførelsen af TEN-T-nettet. Kommissionen har i sine seneste meddelelser også lagt vægt på, at disse initiativer kunne fremme private investeringer i TEN-T-nettet.

Kommissionen nævner i resuméet af konsekvensanalysen, at det i ekstreme tilfælde kan tage op til 10 år at forberede et infrastrukturprojekt, før det iværksættes, og at det i gennemsnit tager fire-fem år. Det gør private investorer tilbageholdende mht. deltagelse i større infrastrukturprojekter. Kommissionen forventer, at hvis der ikke handles, vil flere projekter blive yderligere forsinket, og TEN-T-hovednettet vil ikke blive færdiggjort som planlagt i år 2030.

3. Formål og indhold

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser, da den nuværende retsstilling ifølge Kommissionen gør ”projekterne mere komplekse og indebærer ekstraomkostninger”.



Kommissionen forventer fordele i form af tidsbesparelser for projekternes implementering, omkostningsbesparelser for brugerne af infrastrukturen, øgede investeringer og fremrykkede investeringer, mindskelse af transportaktiviteternes eksterne følgevirkninger (sparede CO₂-emissioner, støjdemning, mindre luftforurening, mindre trafiktrængsel og færre ulykker) og reducerede administrative omkostninger for projektivrksættere og offentlige myndigheder.

I artikel 1 fastslås det, at forordningen fastlægger de krav, der skal gælde for de administrative procedurer, som EU-landenes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af projekter på det såkaldte TEN-T-hovednet, dvs. den særligt prioriterede del af TEN-T-nettet, som fastlagt i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013). TEN-T-hovednettet består af veje, baner, lufthavne, havne og godsbaneterminaler.

Artikel 2 medfører, at medlemsstater der i deres nationale lovgivningsmæssige rammer har fastlagt bestemmelser om hasteprocedurer og særlig effektiv behandling af bestemte kategorier af projekter også bør bruge disse særlige procedurer for projekterne på TEN-T-hovednettet.

Artikel 3 fastslår, at såfremt der i den nationale lovgivning gives prioritet status til visse projekter i forbindelse med myndighedsbehandling, så skal denne prioriterede status tildeles til projekter på TEN-T-hovednettet.

Artikel 4-6 vedrører integration af de forskellige procedurer for udstedelse af tilladelser til TEN-T-projekter af fælles interesse.

I artikel 4 fastslås det, at godkendelse af TEN-T-projekter foretages af én myndighed, som påtager sig at administrere hele processen og fungere som et centralt kontaktpunkt (kaldet "kvikskranker" i den danske udgave af forslaget, men herefter one-stop-shops) for projektivrksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse.

I artikel 5 fastlægges bestemmelserne om udpegelse af en kompetentmyndighed og dennes rolle. Hvert medlemsland skal senest den dato, forordningen træder i kraft, udpege den myndighed, der har ansvaret for tilladelsesproceduren, herunder at træffe en samlet afgørelse. Det fastslås, at myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger, og at myndigheden udarbejder den samlede afgørelse indenfor den i artikel 6 angivne tidsfrist. Denne afgørelse er den eneste retligt bindende afgørelse. Myndigheden skal begrunde sin afgørelse behørigt. Hvis et projekt kræver afgørelser i to eller flere medlemsstater, skal myndighederne sikre effektiv koordinering. De relevante lande skal bestræbe sig på at fastlægge fælles procedurer, navnlig med hensyn til miljøpåvirkninger.

I artikel 6 fastlægges de proceduremæssige trin, der fører til en samlet beslutning, der tillader investoren at gå videre med projektet. Det fremgår, at fasen før indgivelse af ansøgningen, som omfatter perioden fra indledningen af tilladelsesproceduren til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier til den kompetente myndighed, i princippet ikke må overstige to år. Desuden fremgår det, at den kompetente myndighed vurderer ansøgningen og træffer en samlet



afgørelse senest ét år fra datoen for indgivelse af det fuldstændige ansøgningsdossier.

På den måde fastsættes med forslaget i artikel 6 en øvre grænse på tre år (to plus et år) for hele tilladelsesprocessen. Artiklen fastlægger også forpligtelserne for projektiværksætteren, som skriftligt skal anmelde projektet hos den kompetente myndighed i hver af de relevante stater. I den forbindelse skal der medsendes en detaljeret beskrivelse af projektet. Den kompetente myndighed skal senest to måneder efter modtagelsen af anmeldelsen enten anerkende eller afvise den. Ved afvisning skal myndigheden begrunde beslutningen. Datoen for myndighedens underskrift på anerkendelsen af anmeldelsen gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren.

Herefter følger i artikel 6, stk. 4-7 en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektiværksætteren i perioden fra begyndelsen af tilladelsesproceduren (anerkendelse af anmeldelsen) frem til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier samt perioden umiddelbart efter indleveringen af denne.

Det fremgår bl.a., at senest tre måneder fra begyndelsen af tilladelsesproceduren skal den kompetente myndighed i tæt samarbejde med projektiværksætteren og andre berørte myndigheder udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektiværksætteren (det bemærkes, at der her er en fejl i oversættelsen til dansk, hvor der fremgår én måned i stedet for det korrekte tre måneder). Formålet er især at gøre projektiværksætteren opmærksom på tidsplanen for tilladelsesproceduren og hvad det endelige ansøgningsdossier skal indeholde. Projektiværksætteren indgiver ansøgningsdossieret senest 21 måneder fra modtagelsen af beskrivelsen. Senest to måneder fra indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier bekræfter den kompetente myndighed enten skriftligt overfor projektiværksætteren, at ansøgningsdossieret er fuldstændigt, eller fremsætter en anmodning om fremsendelse af yderligere oplysninger.

I artikel 7 understreges vigtigheden af at koordinere procedurerne for udstedelse af tilladelser på tværs af grænserne, ligesom de europæiske koordinators rolle styrkes for så vidt angår overvågning af disse procedurer.

Artikel 8 fastlægger reglerne for offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse. Artiklen slår indledningsvist fast, at offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse gennemføres i overensstemmelse med traktaten og forsyningsvirksomhedsdirektivet og/eller udbudsdirektivet. Derudover indeholder artiklen bestemmelser om, at der kun må anvendes ét nationalt retsgrundlag, hvis udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed, som de deltagende medlemsstater har oprettet.

Ved undtagelse fra førnævnte direktiver anvendes de bestemmelser, der er fastsat i overensstemmelse med udbudsdirektivets artikel 39, stk. 5, litra a eller forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 57, stk. 5, litra a, medmindre andet er blevet fastsat i en aftale mellem de deltagende medlemsstater. En sådan aftale



skal under alle omstændigheder indeholde bestemmelser om anvendelse af ét enkelt nationalt retsgrundlag, når udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed.

Artikel 9 omhandler teknisk bistand. Projekterne vil have adgang til de eksisterende ordninger for teknisk bistand, der er baseret på EU-retten, forudsat at de pågældende tjenester har ressourcer til rådighed.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke. Det forventes, at sagen skal behandles af Parlamentets transportudvalg (TRAN).

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172. TEUF artikel 170-172 omhandler de transeuropæiske net, herunder det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Kommissionens anfører i forslaget følgende:

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

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

TEN-T-nettet for veje, baner, lufthavne, havne og godsbaneterminaler er defineret i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013). Der er endvidere i TEN-T-forordningen angivet en særlig prioritet del af TEN-T-nettet, som er af særlig europæisk betydning, kaldet TEN-T-hovednettet. Kommissionen foreslår i Smart TEN-T-forslaget (artikel 1), at forordningens genstand og anvendelsesområde er TEN-T-hovednettet (dvs. ikke hele TEN-T-nettet).

Hvad angår artiklerne 3-6, der gælder for alle projekter på TEN-T-hovednettet (grænseoverskridende såvel som nationale), anerkender regeringen, at de grænseoverskridende projekter er særligt vanskelige at gennemføre, da de implementeres i mindst to lande, og derfor skal forholde sig til forskellige nationale regler. Det vurderes derfor at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at Kommissionen i forslaget særligt adresserer grænseoverskridende projekter, og i den forbindelse fastlægger regler for koordination af projekterne og mere fleksible udbudsregler.

Regeringen finder desuden, at selvom et bestemt projekt på TEN-T-hovednettet kun implementeres i ét land, vil projektet typisk være af betydning for den europæiske transport i bredere forstand, hvorfor det ikke vurderes at



være i modsætning til nærhedsprincippet at fastsætte visse fælles regler for godkendelsesprocesserne.

Regeringen mener dog, at det i forbindelse med godkendelsesproceduren ikke er nødvendigt eller hensigtsmæssigt med så detaljerede regler for sagsbehandlingen, som Kommissionen lægger op til i artikel 4-6, og vil derfor arbejde for, at forslaget gøres mere fleksibelt for så vidt angår bestemmelserne om, hvordan sagsbehandlingen skal foregå, idet medlemsstaterne derved får mulighed for at indrette godkendelsesprocessen under hensyn til nationale, regionale og lokale hensyn.

6. Gældende dansk ret

Forslaget er en forordning, og vil derfor have direkte retsvirkning i Danmark. Forslaget vil, hvis vedtaget i sin nuværende form, nødvendiggøre ændringer i dansk ret (se også afsnit 7 ”Konsekvenser”).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Det fremgår af præambelens betragtning 4, at hvis der er en forpligtelse til at foretage miljørelaterede vurderinger af projekter efter VVM-direktivet (2011/92/EU som ændret ved 2014/52/EU) og andre nærmere omtalte direktiver, skal der etableres en one-stop-shop for at effektivisere og strømline beslutningsprocesserne.

I VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, og i den danske implementering på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område (navnlig lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love § 17 q og § 38 q), er der alene pligt til at etablere en one-stop-shop, når der er krav om miljøvurdering efter VVM-direktivet, habitat- og fugledirektivet. Resten af de nævnte direktiver i forslagens præambel betragtning 4 er der alene mulighed for at indføre en one-stop-shop.

Forslaget vil derfor medføre, at der skal foretages en ændring af de danske regler, da miljørelaterede vurderinger kan være bredere og uden for ministeriets egen implementering af VVM-direktivet. Det samme gør sig gældende på Miljø- og Fødevareministeriets område.

I forslagens præambel betragtning 6 nævnes også behovet for at afgrænse projektet, og det sker med en henvisning til proceduren i VVM-direktivets artikel 5, stk. 2. Afgrænsningen af miljørapporten (scoping) er i dag fakultativ, men den vil med forslaget blive obligatorisk. Det betyder ligeledes en ændring af de danske regler, da de afspejler en mulighed for at undlade scoping.

Statsfinansielle konsekvenser

Kommissionen forventer, jf. resuméet af konsekvensanalysen, at etableringen af one-stop-shops på nationalt plan i perioden 2018-2030 vil medføre administrative omkostninger på ca. 97 mio. kr. (13 mio. EUR) på EU-plan for de myn-



digheder, der udsteder tilladelser. Det fremgår ikke af forslaget eller konsekvensanalysen, hvad den danske andel af disse udgifter forventes at være.

På baggrund af ovenstående vurdering fra Kommissionen, er det sandsynligt, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten som følge af evt. nødvendige organisationsændringer i forbindelse med oprettelsen af en dansk one-stop-shop.

Det kan ikke udelukkes, at der også ville kunne blive tale om yderligere udgifter for staten i forbindelse med forslaget, fx til ansættelse af yderligere personale for at kunne opfylde de fastsatte tidsfrister.

Evt. statsfinansielle konsekvenser ved forslaget afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, indenfor ressortministeriets egne rammer.

Forslaget har ikke konsekvenser for den danske andel af udgifterne i relation til EU's budget.

Regeringen vil analysere forslagets statsfinansielle konsekvenser nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget.

Det bemærkes, at Europa-Kommissionen mener, at forslaget vil medføre betydelige positive samfundsøkonomiske konsekvenser på europæisk plan. Denne vurdering hviler på en antagelse om, at forslaget dels vil minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels vil øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere og dermed tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Regeringen vil analysere forslaget nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Regeringen vil analysere forslaget nærmere med henblik på at klarlægge, om der kan være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af, at projektiværksættere, der anlægger infrastrukturprojekter, med forslaget får én samlet indgang til de offentlige myndigheder, eller om der tværtimod kan være en risiko for, at forslagets detaljerede bestemmelser vedr. tidsplaner og processer for myndighedsgodkendelse kan medføre øgede administrative byrder for projektiværksætterne, herunder de private projektiværksættere.

8. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig med frist for bemærkninger den 4. juni 2018.

Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra DI Transport, Dansk Transport og Logistik, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og Dansk Erhverv.

De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

DI Transport



DI Transport er generelt positiv over for forslaget, der har til hensigt at medvirke til mobiliseringen af yderligere finansiering, sikre synlighed og teknisk assistance til investering i infrastruktur.

DI støtter færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og finder ovennævnte forslag nyttigt i bestræbelserne på at skabe tilstrækkelig opbakning såvel politisk som finansielt til etableringen af grænseoverskridende europæiske infrastrukturprojekter.

DI støtter inddragelsen af alternative private finansieringsformer i infrastrukturprojekter som beskrevet i Christophersen-Bodewig-Secchi-rapporten: *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*. Forslaget sigte på hurtigere implementering af infrastrukturprojekter vil styrke såvel borgere som det europæiske erhverv.

DI finder det endvidere positivt, at forslaget strømliner og forenkler ansøgnings- og tilladelses processerne for TEN-T projekter – også mellem to medlemslande.

Dansk Transport og Logistik

Der er givetvis de bedste intentioner bag forslaget, og i en dansk sammenhæng kunne man nok ønske sig, at der havde været en mere smidig og hurtig fremdrift i fx Femern Bælt projektet. Og der er jo andre TEN-T-relaterede projekter af stor interesse for Danmark, herunder en HH-forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg samt en udvikling af Jyllands-korridoren til Norge – herunder særligt for jernbanegods.

Hensigten med forslaget, forstår vi, er at fremskynde og lette udstedelse af nødvendige tilladelser til infrastrukturprojekter. En sådan lettelse bør gøre TEN-T-projekterne mere interessante for investeringer, især privat kapital, som TEN-projekterne i den grad har brug for. En særlig udfordring for især den internationale godstransport er tilvejebringelsen af parkeringsfaciliteter for lastbiler og faciliteter herunder til overnatning for lastbilchauffører.

Forslaget synes dog at indebære et nyt beslutningslag og en forudsætning om, at medlemsstaterne ikke kan løse udfordringerne selv og bilateralt. Dette ekstra beslutningslag med endnu flere involverede myndigheder kan potentielt øge omkostningerne og komplikationerne, og i forlængelse af det ser DTL, at forslaget kan indeholde subsidaritetsproblemer.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Generelle bemærkninger

Kommissionen fremlægger her et forslag til ny forordning, hvis formål er at sikre mere enkle regler og procedurer ved realiseringen af de såkaldte TEN-T-projekter. TEN-T står for "det transeuropæiske transportnet" og definerer den vigtigste europæiske infrastruktur.

ITD er yderst positivt indstillet over for Kommissionens forslag, og foreningen støtter det derfor. Udviklingen af velfungerende, grænseoverskridende trans-



portnet har siden etableringen af det indre marked tilbage i starten af 1990'erne udgjort en vigtig del af EU-politikken.

Via en række fælles europæiske krav og standarder til for eksempel bane- og vejinfrastrukturen har TEN-T-programmet til formål at fremme den grænseoverskridende mobilitet i EU. De enkelte projekter er dermed med til at styrke den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft på tværs af medlemsstaterne.

EU fremmer udbygningen af den grænseoverskridende transportinfrastruktur på TEN-T-nettet via økonomisk støtte til større projekter. Det sker især via infrastruktur fonden "Connecting Europe Facility" (CEF), der i indeværende budgetperiode (2014 – 2020) råder over et budget til transportinfrastruktur på over 20 mia. kr. Et aktuelt eksempel på en støttetildeling fra CEF er den kommende dansk/tyske faste forbindelse over Femern Bælt.

Når Kommissionen nu fremlægger et udkast til ny forordning skyldes det, at de nuværende regler ikke fungerer ordentligt. Kommissionen anfører således, at mange TEN-T-projekter i dag oplever store forsinkelser i forhold til det planlagte. Årsagen hertil er typisk et utal af komplicerede administrative procedurer og regler, der skal overholdes, før der kan opnås finansiel EU-støtte. Det er også et problem, at der er for mange myndigheder inde over sagsbehandlingen. Der er således eksempler på, at et TEN-T-projekt kan tage op til 10 år at blive godkendt, og i sagens natur kommer projekterne derfor meget sent i gang og bliver stærkt forsinkede. Det oprindelige europæiske TEN-T-netværk skulle efter planen være klar i 2030, men Kommissionen vurderer, at den tidsplan ikke kan holde - medmindre der nu tages initiativer til at nedbryde overflødige administrative hindringer. Kommissionen bemærker, at der ved grænseoverskridende vej- og baneprojekter alt for ofte opstår vanskeligheder med koordineringen af projekterne mellem medlemsstaterne. Nogle projekter kan godt være hurtigt behandlet i den ene medlemsstat, mens den nødvendige godkendelse af en given infrastruktur i nabostaten på samme tid kan trække i langdrag. Det er et problem, at der i mange medlemsstater er alt for mange lokale, regionale og statslige interesser inde over projekterne. Disse forhold indebærer forsinkelser, fordyrelser og ikke mindst stor investeringsusikkerhed. En del TEN-T-projekter har således ikke kunnet gennemføres endnu, fordi interesserede private investorer har trukket sig fra infrastrukturprojekterne på grund af usikkerhed.

Konkret foreslås, at der i hver medlemsstat udnævnes en og kun én organisatorisk myndighed, der får det samlede ansvar for TEN-T-projekter. På den måde kan unødvendige administrative procedurer undgås, og juridiske barrierer kan afklares hurtigt og enkelt.

Gennemførelsen af forordningsforslaget vil efter Kommissionens opfattelse medvirke til, at konkrete EU-infrastrukturprojekter ikke forsinkes unødigt, og at der skabes den nødvendige sikkerhed, så privatkapital vil interessere sig - og beslutte sig - for investering i vej- og baneinfrastruktur. ITD ser samlet set positivt på forslaget om at forenkle og strømline de nuværende administrative byrder. ITD hilser det også velkommen, at der i højere grad skabes sikkerhed for



overholdelse af deadlines, hvilket alt andet lige medfører, at projekterne kan gennemføres hurtigere end i dag. For ITD er det vigtigt, at det samlede TEN-T-netværk også rent faktisk er virkeliggjort - som det har været planen længe - senest i 2030.

Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag

Artikel 1:

Den indledende artikel beskriver kort det overordnede formål med forordningen.

ITD har ingen bemærkninger.

Artikel 2:

Artiklen definerer 5 relevante begreber. For eksempel defineres, hvad der forstås ved "et grænseoverskridende projekt af fælles interesse", og hvad der forstås ved "den kompetente myndighed".

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Artikel 3:

Det omtales her, hvordan der gives prioritet til bestemte infrastrukturprojekter. Der bør anvendes specifikke og fælles godkendelsesprocedurer, og de skal administreres af én ansvarlig myndighed i den berørte medlemsstat. Endvidere forpligtes medlemsstaterne til at sikre den hurtigst mulige juridiske og praktiske godkendelse, således at et givet TEN-T-projekt kan komme hurtigt i gang.

ITD er tilfreds med, at der skabes mere fremdrift i TEN-T-projekterne.

Artikel 4:

Her foreslås, at der alene bør træffes én afgørelse om vurderingen af mulige TEN-T-projekters virkeliggørelse. Afgørelser truffet af EU på den ene side og af medlemsstaterne på den anden side skal koordineres med hinanden. Fordelene ved at foretage en koordinering medfører, at tidsplaner ikke begynde at skride, og at de administrative byrder for såvel virksomheder som myndigheder tilsvarende bliver lavere. ITD har ingen bemærkninger hertil.

Artikel 5:

Her foreslås krav om, at der i hver medlemsstat eksisterer én ansvarlig administrativ myndighed, der står for alle TEN-T-godkendelsesprocedurer. Myndigheden skal udgøre det eneste kontaktsted for borgere, virksomheder og andre, og den får det fulde ansvar for TEN-T-projekterne i den pågældende stat. Myndigheden har til opgave - under iagttagelse af fælles EU-procedurer - at sikre en hurtig og enkel arbejdsgang, så tidsplaner, godkendelser og juridiske regler overholdes. Formålet er, at projekterne ikke risikerer at blive unødigt forsinket.

ITD støtter dette.

Artikel 6:



I denne artikel stilles der krav om, at proceduren med godkendelse af TEN-T-projekter skal overholde bestemte deadlines. Præ-ansøgningsfasen må for eksempel højst udgøre 2 år. Der foreslås derudover fastlagt andre mere tekniske deadlines, og den samlede proces med at få godkendt et TEN-T-projekt må som udgangspunkt ikke overstige 3 år.

ITD er tilfreds med dette forslag, da det sikrer en langt hurtigere sagsbehandling end i dag, og alt andet lige betyder det, at infrastrukturprojekters realisering vil blive fremskyndet i forhold til i dag.

Artikel 7:

De involverede medlemsstater forpligtes til at sikre en fælles tidsplan for et givet TEN-T-projekt. Artiklen indeholder også bestemmelse om, at en af EU udpeget koordinator nøje skal følge projektets fremdrift. Koordinatoren får mulighed for at bede den nationalt ansvarlige infrastrukturmyndighed om løbende at få udarbejdet skriftlige rapporter om projektets udvikling.

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Artikel 8:

Her omtales kort regler for de procedurer, der skal tages i anvendelse ved udbudsforretninger og ved indgåelse af kontrakter med bygherrer. Procedureerne skal overholde gældende EU-direktivregler.

ITD støtter forslaget.

Artikel 9:

Her anføres en teknisk bestemmelse om behovet for bistand i forbindelse med implementeringen af forordningen.

ITD har ingen kommentarer hertil.

Artikel 10:

Det foreslås, at projekter, der allerede er i gang, og som arbejder ud fra nuværende administrative procedurer, ikke omfattes af nærværende forordning.

ITD kan støtte dette forslag.

Artikel 11:

Artiklen indeholder en bestemmelse om tidspunktet for forordningens ikrafttrædelse. Det fremgår, at reglerne skal træde i kraft 20 dage efter offentliggørelsen af forslaget. Ingen bemærkninger.

Dansk Erhverv

(SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution tilslutter sig bemærkningerne fra Dansk Erhverv).

Dansk Erhverv ser positivt på Kommissionens ønske om forenkling af de administrative procedurer på dette område.



TEN-T er en helt central del af den europæiske infrastruktur og af stor betydning for transporter-hvervet generelt, hvorfor der skal sættes et effektivt system op for deres gennemførelse.

Dansk Erhverv bifalder, at der er fokus på private investorer i forhold til TEN-T projekter, da dette er med til at sikre en kortere tidshorison fra tanke til handling. Generelt støtter Dansk Erhverv OPS/OPP både nationalt og internationalt, da det giver store samfundsmæssige gevinster.

Udfordringerne, fsva. TEN-T projekter, fordeler sig imellem de lange administrative procedurer, der går forud for godkendelserne, og legalt tovtrækkeri mellem medlemsstaterne, når et projekt går over en eller flere grænser.

Det er også positivt, at indføre en one-stop-shop løsning, så der kun er én national myndighed der tager sig af projekterne. Det vil være med til at opbygge ekspertise indenfor denne myndighed, hvilket vil lette procedurerne yderligere. Målet skal være, at disse myndigheder indgår i et netværk på tværs af landegrænserne, så de fungerer som en samlet helhed, der fjerner de barrierer, som vi ellers har set så ofte.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På baggrund af indledende arbejdsgruppemøder om forslaget hhv. den 15. og 25. juni 2018, vurderes det, at landene generelt har sympati for forslagens intention om hurtigere sagsbehandlingstider.

Men der er samtidig udbredt skepsis overfor, om initiativerne vil have den ønskede virkning, eller om elementer af forslaget derimod vil skabe mere bureaukrati og mere komplekse procedurer for de nationale projekter på TEN-T-hovednettet.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder, at intentionen med forslaget er positiv. Det kan konstateres, at nogle vigtige transportinfrastrukturprojekter i Europa bliver forsinkede pga. komplicerede godkendelsesprocedurer. Det gælder særligt de grænseoverskridende projekter, der skal godkendes i (mindst) to lande. Hvis projekterne kunne godkendes hurtigere, ville det alt andet lige være til gavn for gods- og passagertransporten i Europa, idet mobiliteten ville forøges og trængslen reduceres.

Regeringen kan støtte, at forslaget kun finder anvendelse på TEN-T-hovednettet og ikke på det samlede TEN-T-net, da TEN-T-hovednettet er den infrastruktur, som er defineret som værende vigtigst i et europæisk perspektiv.

Regeringen finder det vigtigt, at forslaget ikke medfører væsentlige udgifter og administrative byrder for medlemsstaterne.

Regeringen vil tage mere endeligt stilling til forslagens enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende foreløbige generelle holdning til forslagens enkeltdele:

Regeringen har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen, så man for nogle projekters vedkom-



mende principielt hurtigere end i dag ville nå frem til anlægsfasen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville kunne fungere i praksis, givet at den samme omfattende EU-lovgivning ville skulle overholdes som i dag. Der er eksempelvis grænser for, hvor hurtigt en VVM-undersøgelse (vurderinger af virkninger på miljøet) kan gennemføres, når bestemmelserne om scoping og one stop shop i VVM-direktivet henholdsvis skærpes og udvides.

Regeringen har sympati for tanken om, at projektiværksættere får én samlet indgang til det offentlige. Det vil alt andet lige gøre det enklere at søge om godkendelse af et transportinfrastrukturprojekt. Men det skal sikres, at den konkrete model herfor ikke medfører forøget bureaukrati for de offentlige myndigheder, da et sådant udfald heller ikke ville komme projektiværksætterne til gavn.

Kommissionen foreslår, at det fremover skal være én offentlig myndighed, der udsteder én samlet projekttilladelse (one-stop-shop). Det lyder i overskriftsform som en simplificering. Men regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en sådan ordning vil give en reel merværdi for projektiværksætterne, idet man ikke kommer udenom, at flere offentlige myndigheder under alle omstændigheder ville blive involveret i udarbejdelsen af en sådan tilladelse; bl.a. idet mængden af EU-lovgivning der i den forbindelse skal overholdes er betydelig, og ikke bliver reduceret med dette forslag.

I forbindelse med udstedelsen af en projekttilladelse er det helt afgørende for regeringen, at den danske model for VVM for større danske transportinfrastrukturprojekter kan fortsætte; dvs. den model, hvor VVM-kravene for et projekt varetages i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov for projektet i Folketinget. Kommissionen har mundtligt givet tilsagn om, at denne model skal kunne fortsætte uændret. Det vil under forhandlingerne blive vurderet, om der er behov for at gøre teksten mere eksplicit på dette punkt, så der ikke opstår tvivl herom.

Regeringen finder det problematisk, at der i forslaget artikel 6, stk. 4-8 fastsættes meget detaljerede procedurer for, hvordan sagsbehandlingen for projekttilladelser skal foregå i de enkelte lande. Det gælder fx spørgsmålet om, hvad en ansøgning skal indeholde. Denne del af forslaget risikerer at skabe mere bureaukrati og eventuelt også unødige organisationsændringer, der ikke i sig selv vil medføre hurtigere sagsbehandlingstider. Det bemærkes, at der i forvejen findes detaljerede krav i øvrig EU-lovgivning til forberedelsen af infrastrukturprojekter, fx i seneste ændring af VVM-direktivet (2014/52/EU).

Man skal i den forbindelse huske på, at de 28 EU-lande i dag har meget forskellige regler for projekttilladelser, og at disse forskelligheder bl.a. er begrundet i forskellige forvaltningsretlige traditioner, fx vedr. inddragelse af civilsamfundet og nabohearinger.

Der er også betydelige forfatningsmæssige forskelle vedr. fx forholdet imellem nationalstaten og lokale og regionale myndigheder. Hvor det fx i Danmark typisk er Folketinget, der godkender et større transportinfrastrukturprojekt ved



vedtagelse af en anlægslov, er kompetencen til godkendelse i visse andre lande uddelegeret til delstater eller (andre) lokale og regionale myndigheder.

Regeringen er på den baggrund ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.

Regeringen havde gerne set, at Kommissionen var mere ambitiøs mht. tidsgrænserne for Kommissionens egen sagsbehandling. Kommissionen nævner i betragtning (12) behandlingen af statsstøttesager, men uden at angive en tidsfrist for Kommissionens sagsbehandling.

Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlingstid fra tidspunktet for notifikation til afgørelse, når det kommer til afgørelser vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøtteregler. Kommissionen har forklaret, at det ikke er muligt at skrive en sådan maksimal sagsbehandlingstid ind i denne forordning, da området er omfattet af eksklusiv unionskompetence.

Kommissionen henholder sig dog også til, at man har igangsat et internt arbejde med henblik på at forbedre processerne omkring statsstøttekontrollen, herunder inkorporere muligheden for, at Kommissionen – på foranledning af medlemslandene – kan definere en særlig hurtig procedure for TEN-T-projekterne. Regeringen ønsker, at en sådan procedure implementeres hurtigst muligt, og vil fortsætte dialogen med Kommissionen om emnet.

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen for de grænseoverskridende projekter fastslår, at det skal være muligt for et selskab, der er ejet af flere lande, selv at fastsætte hvilket af de involverede landes udbudsregler, man ønsker at følge, på samme måde som det allerede i dag er tilfældet for selskaber, der er ejet af ét land.

Regeringen finder, at det i artikel 9 bør slås fast, at muligheden for at bede EU (dvs. Kommissionen) om teknisk assistance til implementeringen af projekter af fælles interesse også gælder projekter, hvor de administrative procedurer allerede er påbegyndt ved forordningens ikrafttrædelse. Teksten er pt. uklar. Desuden bør det fremgå, hvad denne tekniske bistand kan bestå i.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg