



Brussels, 25 June 2018  
(OR. en, sv)

10428/18

---

---

**Interinstitutional File:**  
2018/0138 (COD)

---

---

TRANS 281  
IA 228  
INST 249  
PARLNAT 147

#### COVER NOTE

---

From: The Swedish Parliament  
date of receipt: 21 June 2018  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network  
**[doc. 9075/18 - COM(2018) 277 final]**  
– Reasoned opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion followed by a courtesy English translation.

Europaparlamentets ordförande  
Ordförande för Europeiska unionens råd  
Europeiska kommissionens ordförande

Med överlämnande av riksdagens motiverade yttrande enligt bilaga 2 i det bifogade utlåtandet får jag anmäla att riksdagen denna dag bifallit trafikutskottets förslag till riksdagsbeslut i utlåtande 2017/18:TU21 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om åtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet.

Stockholm den 20 juni 2018

  
Urban Ahlin

  
Claes Mårtensson

## BILAGA 2

## Motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Inledningsvis vill riksdagen påminna om att den i tidigare sammanhang har framfört att ett väl fungerade och långsiktigt hållbart transportsystem är en viktig förutsättning för att möta klimatutmaningen och för att stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxtpotential. Liksom kommissionen anser riksdagen att infrastrukturinvesteringar, däribland färdigställandet av TEN-T, är ett betydelsefullt verktyg för att främja en övergång till ett sådant transportsystem. Riksdagen välkomnar i sammanhanget kommissionens tre delar i det s.k. mobilitetspaketet, där förordningsförslaget om åtgärder för att påskynda förverkligandet av TEN-T ingår. Förslaget syftar till att undvika förseningar och osäkerhet när TEN-T-projekt genomförs och innebär bl.a. att en integrerad plan- och tillståndsprocess införs. Enligt riksdagens mening är det av stor vikt att TEN-T genomförs utan onödiga förseningar. Riksdagen kan således välkomna syftet med kommissionens förslag. Riksdagen har dock samtidigt betänkligheter mot delar av förslaget förenlighet med subsidiaritetsprincipen, vilket redovisas närmare i det följande.

Mer specifikt har riksdagen subsidiaritetsinvändningar mot bestämmelserna i artiklarna 4–6 om att införa en integrerad plan- och tillståndsprocess för projekt inom TEN-T:s stamnät. Riksdagen påminner om att TEN-T i grunden består av nationella transportnätverk som i sin tur är föremål för nationella plan- och tillståndsprocesser. TEN-T är därmed redan en integrerad del av de nationella plan- och tillståndsprocesserna. Vidare har riksdagen erfarit att den svenska regeringen deltar aktivt i att genomföra TEN-T-förordningen och beaktar riksdagens mål och intentioner såväl som EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen. EU:s mål i TEN-T-förordningen ligger också väl i linje med de svenska transportpolitiska målen. I likhet med regeringen ser riksdagen därför inte något behov av en EU-lagstiftning som på ett genomgripande sätt styr nationella plan- och tillståndsprocesser liksom nationella institutioners funktion, inbegripet det lokala och regionala självstyret. Riksdagen anser i stället att målet med förordningsförslaget, dvs. att undvika förseningar och osäkerhet när TEN-T:s stamnätsprojekt ska genomföras, bäst kan uppnås genom processer som utgår från och beaktar nationella, regionala och lokala förutsättningar, kunskaper och resurser. I förslaget anger kommissionen att en integrerad plan- och tillståndsprocess kommer att minska beslutprocessens komplexitet samtidigt som effektiviteten ökar och insynen förbättras. Riksdagen befarar dock att förslaget skulle få motsatt effekt i de medlemsstater som redan har välfungerade plan- och tillståndsprocesser, nämligen försämrade möjligheter för kostnadseffektiva beslut genom att lokala och regionala förutsättningar och finansieringsmöjligheter inte vägs in. Vad gäller de förslagna åtgärderna om prioriterad status för projekt av gemensamt intresse, ökade befogenheter för de europeiska

samordnarna och om att tillhandahålla tekniskt stöd har riksdagen dock inget att invända.

Sammanfattningsvis kan riksdagen ansluta sig till syftet med det förslag som kommissionen har lagt fram men finner att de delar i förslaget som innebär att en integrerad plan- och tillståndprocess införs strider mot subsidiaritetsprincipen.

21 June 2018  
Statement 2017/18:TU21

**Subsidiarity check Proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network**

Annex 2

**Reasoned opinion of the Riksdag on COM(2018)277**

The Riksdag would like to begin by bringing to mind that it has in previous contexts pointed out that a smoothly functioning and long-term sustainable transport system is an important pre-condition for meeting the challenge of climate change and strengthening the EU's competitiveness and growth potential. Like the Commission, the Riksdag considers that infrastructure investments, among them the completion of the TEN-T, are a significant tool to promote a transition to such a transport system. In this connection, the Riksdag welcomes the Commission's three parts of the Mobility Package, in which the proposed regulation on measures for advancing the realisation of the TEN-T is included.

The proposal aims to avoid delays and uncertainties when TEN-T projects are being implemented and involves the introduction of an integrated permit granting procedure. In the opinion of the Riksdag, it is of great importance that the TEN-T is implemented without unnecessary delays. The Riksdag can thus welcome the purpose of the Commission's proposal. However, at the same time the Riksdag has misgivings about parts of the regulation's compatibility with the principle of subsidiarity, which is further explained below.

More specifically, the Riksdag has objections as regards subsidiarity to the provisions in Articles 4-6 on the introduction of an integrated permit granting procedure for projects on the TEN-T's core network. The Riksdag would like to recall that the TEN-T basically consists of national transport networks, which are in turn the subject of national planning and permit granting procedures. The TEN-T is thus already an integrated part of planning and permit granting procedures at national level. Furthermore, the

The Riksdag Administration

THE SWEDISH PARLIAMENT SE-100 12 Stockholm • Phone +46 8 786 40 00 • [www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se)

1 (2)

Riksdag has learnt that the Swedish Government is actively involved in implementing the TEN-T regulation and is taking into account the Riksdag's objectives and intentions, as well as EU objectives, in the planning of transport infrastructure. EU objectives in the TEN-T regulation are also well in line with Swedish transport policy objectives.

Like the Government, the Riksdag therefore sees no need for EU legislation to thoroughly control national planning and permit granting procedures and the functioning of national institutions, including local and regional self-government. The Riksdag instead considers that the objective of the proposed regulation, that is to avoid delays and uncertainties in connection with the implementation of the TEN-T core network, can best be achieved by means of procedures that are based on and take into consideration national, regional and local conditions, knowledge and resources.

In the proposal, the Commission states that an integrated permit granting procedure will reduce the complexity of the decision-making process while at the same time increasing efficiency and improving transparency. However, the Riksdag fears that the proposal will have the opposite effect in the member states that already have smoothly functioning planning and permit granting procedures, namely worse possibilities for cost-effective decisions, as local and regional conditions and funding opportunities would not be taken into account. However, as far as the proposed measures on priority status for projects of common interest, increased powers for European coordinators and the provision of technical assistance are concerned, the Riksdag has no objections.

In summary, although the Riksdag can agree with the objective of the proposal from the Commission, it finds that the parts of the proposal that involve the introduction of an integrated planning and permit granting procedure conflict with the principle of subsidiarity.

2 (2)