

Forslag

Til

Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og andre love¹
(Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter)

§ 1

I lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-Tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.”

2. I § 1 indsættes efter nr. 5:

”nr. 6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, således at miljøkonsekvensvurderingen indgår som en integreret del af beslutning om Vejdirektoratets etablering, ændring eller udvidelse af statslige vejanlæg, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. kapitel 2 a.

3. I § 2 indsættes efter stk. 1:

”Stk. 2. Lovens kapitel 2 a træder i stedet for lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) for så vidt angår miljøvurdering af konkrete statslige vejprojekter.”

4. I § 3 indsættes efter stk. 1:

”Stk. 2. I kapitel 2 a forstås ved:

1) Offentligheden:

a) en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af projektet, og

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-Tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

b) foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis

- i) foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og
- ii) foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

2) Projekt:

- a) Gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder, herunder nedrivning,
- b) Andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden.

3) Berørt myndighed: En myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

4) Administrativ tilladelse: Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter § 17 j, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 eller 2.

5) Tilladelse ved anlægslov: Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. § 17 n, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 3.

5. Efter § 17 indsættes som nyt kapitel:

”Kapitel 2 a

Miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg

Krav om tilladelse

§ 17 a. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 17 j.

Stk. 2. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 2, kræver en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 17 j, hvis Trafik- Byggestyrelsen efter § 17 d, har truffet screeningafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Stk. 3. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1 eller 2, kræver ikke administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, når projektet opnår Folketingets tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n.

Ansøgning

§ 17 b. Vejdirektoratet skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, indgive skriftlig ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen.

Stk. 2. Vejdirektoratet skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 3, indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt projektet er opført på bilag 2.

Screening

§ 17 c. Vejdirektoratets ansøgning, jf. § 17 b, for et projekt, der er opført på bilag 2, skal indeholde

1) oplysninger om projektets karakteristika, placering, og arten af og kendetegn ved projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. bilag 2 a, og

2) tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, der er relevante for det konkrete projekt.

Stk. 2. Vejdirektoratet kan også fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

§ 17 d. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 j. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i bilag 3.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal i afgørelsen inddrage resultaterne af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, når det er relevant for det konkrete projekt.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, begrunde hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratet har fremlagt en beskrivelse efter § 17 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 j, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Stk. 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende tidsfrist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

§ 17 e. Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse efter § 17 d, stk. 1, hurtigst muligt og inden for en tidsfrist på højst 90 dage fra den dag, hvor Vejdirektoratet har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter § 17 c, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. I særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen forlænge fristen til at træffe afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen underretter skriftligt Vejdirektoratet om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter § 17 d, stk. 1.

Scoping

§ 17 f. Vejdirektoratet kan forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være. Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Vejdirektoratets oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, før Trafik- og Byggestyrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1.

Miljøkonsekvensrapport

§ 17 g. Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a. De data og oplysninger, som Vejdirektoratet efter bilag 4 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Stk. 2. Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte følgende:

- 1) En beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,
- 2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,
- 3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,
- 4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,
- 5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og

6) alle yderligere oplysninger, som er beskrevet i bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttipe og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

Stk. 3. Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 17 f, stk. 1, være baseret på denne udtalelse.

Stk. 4. Ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten skal der tages hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller dansk lovgivning.

Stk. 5. De oplysninger, som Vejdirektoratet skal fremlægge for det ansøgte projekt i miljøkonsekvensrapporten, jf. også de krav der følger af bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

- 1) Befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Stk. 6. Virkningerne, der er nævnt i stk. 5, skal endvidere omfatte de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Stk. 7. Det er Vejdirektoratets ansvar, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter, der besidder den relevante uddannelse og den tilstrækkelige erfaring til at opfylde kravene i stk. 1-6.

Stk. 8. Myndigheder, som måtte være i besiddelse af relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, skal efter anmodning fra Vejdirektoratet stille disse til rådighed for Vejdirektoratet.

§ 17 h. Trafik- og Byggestyrelsen gennemgår miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, med henblik på at sikre, at den opfylder kravene i § 17 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende denne, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter § 17 j. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, jf. stk. 2, på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af offentliggørelsen.

Stk. 3. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af offentliggørelsen.

Stk. 4. Transport- og Bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal høres, jf. stk. 2 og 3, i det enkelte projekt.

Internationale høringer

§ 17 i. Hvis et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring. Trafik- og Byggestyrelsen kan i disse tilfælde ikke træffe afgørelse om administrativ tilladelse efter § 17 j, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 2. Hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at disse finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i denne stat, må Trafik- og Byggestyrelsen ikke træffe afgørelse om administrativ tilladelse efter § 17 j, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 3. Når et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Vejdirektoratet snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring. Lovforslaget må ikke fremsættes for Folketinget, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 4. Hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at disse finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, og gennemførelsen heraf kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i denne stat, må lovforslaget ikke fremsættes, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Administrativ tilladelse

§ 17 j. Trafik- og Byggestyrelsen afgør, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, samt miljø- og fødevareministerens samtykke efter § 17 i, stk. 1 eller 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om administrativ tilladelse inden for en rimelig tidsfrist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse forsinkes, meddeles dette Vejdirektoratet samt begrundelsen herfor.

§ 17 k. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. § 17 j, skal afgørelsen indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet hertil, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser efter § 17 j, stk. 1, med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

§ 17 l. Trafik- og Byggestyrelsen kan efter at have truffet afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 17 j, tage den administrative tilladelse op til revurdering og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt

- 1) der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet,
- 2) projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen, eller
- 3) projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelse.

§ 17 m. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke må meddele administrativ tilladelse til at påbegynde et projekt, før der er tilvejebragt det nødvendige plangrundlag for projektet efter planloven.

Stk. 2. Transport- og Bygningsministeren kan, for at undgå væsentlige forsinkelser af projektet, overtage kommunalbestyrelsens kompetence efter kapitel 4 i lov om planlægning.

Tilladelse ved anlægslov

§ 17 n. Folketinget kan vedtage et projekt ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3. Anlægsloven skal indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget samt miljø- og fødevarerministerens eventuelle samtykke efter § 17 i, stk. 3 eller 4. Vejdirektoratet stiller miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Folketinget i forbindelse med at anlægsloven fremsættes for Folketinget.

Stk. 2. Vejdirektoratet sikrer, at de oplysninger, der er nævnt i § 17 k, stk. 1, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovens fremsættelse for Folketinget. Vejdirektoratet sikrer, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt.

Stk. 3. Vejdirektoratet underretter snarest muligt transport- og bygningsministeren, hvis der fremkommer oplysninger, som nævnt i § 17 l, stk. 1.

Offentliggørelse

§ 17 o. Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse jf. § 17 j, informerer Trafik- og Byggestyrelsen straks offentligheden og berørte myndigheder og sikrer, at følgende oplysninger er offentligt tilgængelige:

- 1) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil,
- 2) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse,
- 3) resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget,
- 4) de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 g, § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i, stk. 1 og 2, og
- 5) hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4, er indarbejdet eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte medlemsstater.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen underretter alle medlemsstater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 1 og 2, og fremsender de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, stiller Vejdirektoratet de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 4. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, underretter Vejdirektoratet alle medlemsstater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3 og 4, og fremsender de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Administrative bestemmelser

§ 17 p. Ved udførelsen af opgaver i henhold til dette kapitel er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

§ 17 q. For projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, fører Trafik- og Byggestyrelsen tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel, samt at vilkår mv. for projekternes gennemførelse overholdes.

§ 17 r. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet skal ske via en central elektronisk portal.

§ 17 s. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om fælles og samordnede procedurer for miljøvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøvurdering efter reglerne i dette kapitel og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle.

6. I § 130, stk. 1, indsættes efter ”vedrørende veje”: ”og miljø”.

7. I § 132 indsættes efter stk. 5:

”Stk. 6. Afgørelser truffet efter kapitel 2 a kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 7. Ved søgsmål om forhold omfattet af kapitel 2 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Stk. 8. Søgsmål til prøvelse af afgørelser om forhold, der er omfattet af kapitel 2 a, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentligt bekendtgjort.”

8. I § 135, nr. 4, udgår ”eller”.

9. I § 135, nr. 5, udgår ”§§ 96 og 99.” og i stedet indsættes: ”§§ 96 og 99,”.

10. I § 135 indsættes efter stk. 1, nr. 5:

”6) undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 i,

7) i strid med 17 e, stk. 3, påbegynder et ansøgt projekt, før myndigheden har truffet afgørelse,

8) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter loven eller regler udstedt i medfør af loven, eller

9) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller regler udstedt i medfør af loven, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.”

11. Som *bilag 1* indsættes bilag 1 til denne lov.

Bilag 1 bliver herefter til bilag 5.

12. Som *bilag 2* indsættes bilag 2 til denne lov.

13. Som *bilag 2a* indsættes bilag 2a til denne lov.

14. Som *bilag 3* indsættes bilag 3 til denne lov.

15. som *bilag 4* indsættes bilag 4 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 686 af 27. maj 2015 om jernbanelov foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-Tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.”

2. I § 1 indsættes efter stk. 2:

”Lovens formål er desuden at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, således at miljøkonsekvensvurderingen indgår som en integreret del af beslutning om Banedanmarks etablering, ændring eller udvidelse af statslige jernbaner, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. kapitel 6 a.

3. Efter § 2 indsættes:

”§ 2 a. Lovens kapitel 6 a træder i stedet for lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) for så vidt angår miljøvurdering af konkrete statslige jernbaneprojekter.”

4. Efter § 3 indsættes:

”§ 3 a. I kapitel 6 a forstås ved:

1) Offentligheden:

a) en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af projektet, og

b) foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis

- i) foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og
- ii) foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

2) Projekt:

- a) Gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder, herunder nedrivning,
- b) Andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden.

3) Berørt myndighed: En myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

4) Administrativ tilladelse: Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter § 38 j, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 eller 2.

5) Tilladelse ved anlægslov: Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. § 38 n, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 3.

5. Efter § 38 indsættes som nyt kapitel:

”Kapitel 6 a

Miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg

Krav om tilladelse

§ 38 a. Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 38 j.

Stk. 2. Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 2, kræver en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 38 j, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 38 d, har truffet screeningafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Stk. 3. Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1 eller 2, kræver ikke administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, når projektet opnår Folketingets tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n.

Ansøgning

§ 38 b. Banedanmark skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, indgive skriftlig ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen.

Stk. 2. Banedanmark skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 3, indgive skriftlig ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt projektet er opført på bilag 2.

Screening

§ 38 c. Banedanmarks ansøgning, jf. § 38 b, for et projekt, der er opført på bilag 2, skal indeholde

1) oplysninger om projektets karakteristika, placering, og arten af og kendetegn ved projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. bilag 2 a, og

2) tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, der er relevante for det konkrete projekt.

Stk. 2. Banedanmark kan også fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

§ 38 d. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 j. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i bilag 3.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal i afgørelsen inddrage resultaterne af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, når det er relevant for det konkrete projekt.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, begrunde hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Banedanmark har fremlagt en beskrivelse efter § 38 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 j, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Stk. 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende tidsfrist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

§ 38 e. Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse efter § 38 d, stk. 1, hurtigst muligt og inden for en tidsfrist på højst 90 dage fra den dag, hvor Banedanmark har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter § 38 c, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. I særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen forlænge fristen til at træffe afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen underretter skriftligt Banedanmark om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter § 38 d, stk. 1.

Scoping

§ 38 f. Banedanmark kan forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være. Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Banedanmarks oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, før Trafik- og Byggestyrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1.

Miljøkonsekvensrapport

§ 38 g. Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a. De data og oplysninger, som Banedanmark efter bilag 4 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Stk. 2. Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte følgende:

- 1) En beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,
- 2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,
- 3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,
- 4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Banedanmark har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,
- 5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og

6) alle yderligere oplysninger, som er beskrevet i bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttipe og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

Stk. 3. Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 38 f, stk. 1, være baseret på denne udtalelse.

Stk. 4. Ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten skal der tages hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller dansk lovgivning.

Stk. 5. De oplysninger, som Banedanmark skal fremlægge for det ansøgte projekt i miljøkonsekvensrapporten, jf. også de krav der følger af bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

- 1) Befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Stk. 6. Virkningerne, der er nævnt i stk. 5, skal endvidere omfatte de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Stk. 7. Det er Banedanmarks ansvar, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter, der besidder den relevante uddannelse og den tilstrækkelige erfaring til at opfylde kravene i stk. 1-6.

Stk. 8. Myndigheder, som måtte være i besiddelse af relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, skal efter anmodning fra Banedanmark stille disse til rådighed for Banedanmark.

§ 38 h. Trafik- og Byggestyrelsen gennemgår miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, med henblik på at sikre, at den opfylder kravene i § 38 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende denne, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter § 38 j. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, jf. stk. 2, på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af offentliggørelsen.

Stk. 3. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger. Banedanmark fastsætter en frist på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af offentliggørelsen.

Stk. 4. Transport- og Bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal høres, jf. stk. 2 og 3, i det enkelte projekt.

Internationale høringer

§ 38 i. Hvis et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring. Trafik- og Byggestyrelsen kan i disse tilfælde ikke træffe afgørelse om administrativ tilladelse efter § 38 j, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 2. Hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at disse finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i denne stat, må Trafik- og Byggestyrelsen ikke træffe afgørelse om administrativ tilladelse efter § 38 j, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 3. Når et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Banedanmark snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring. Lovforslaget må ikke fremsættes for Folketinget, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Stk. 4. Hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at disse finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, og gennemførelsen heraf kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i denne stat, må lovforslaget ikke fremsættes, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Administrativ tilladelse

§ 38 j. Trafik- og Byggestyrelsen afgør, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, samt miljø- og fødevareministerens samtykke efter § 38 i, stk. 1 eller 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om administrativ tilladelse inden for en rimelig tidsfrist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse forsinkes, meddeles dette Banedanmark samt begrundelsen herfor.

§ 38 k. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. § 38 j, skal afgørelsen indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet hertil, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser efter § 38 j, stk. 1, med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

§ 38 l. Trafik- og Byggestyrelsen kan efter at have truffet afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 38 j, tage den administrative tilladelse op til revurdering og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt

- 1) der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet,
- 2) projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen, eller
- 3) projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelse.

§ 38 m. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke må meddele administrativ tilladelse til at påbegynde et projekt, før der er tilvejebragt det nødvendige plangrundlag for projektet efter planloven.

Stk. 2. Transport- og Bygningsministeren kan for at undgå væsentlige forsinkelser af projektet overtage kommunalbestyrelsens kompetence efter kapitel 4 i lov om planlægning.

Tilladelse ved anlægslov

§ 38 n. Folketinget kan vedtage et projekt ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3. Anlægsloven skal indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget samt miljø- og fødevarerministerens eventuelle samtykke efter § 38 i, stk. 3 eller 4. Banedanmark stiller miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Folketinget i forbindelse med at anlægsloven fremsættes for Folketinget.

Stk. 2. Banedanmark sikrer, at de oplysninger, der er nævnt i § 38 k, stk. 1, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovens fremsættelse for Folketinget. Banedanmark sikrer, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt.

3838Stk. 3. Banedanmark underretter snarest muligt transport- og bygningsministeren, hvis der fremkommer oplysninger, som nævnt i § 3838 l, stk. 1.

Offentliggørelse

§ 38 o. Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse jf. § 38 j, informerer Trafik- og Byggestyrelsen straks offentligheden og berørte myndigheder og sikrer, at følgende oplysninger er offentligt tilgængelige:

- 1) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil,
- 2) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse,
- 3) resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget,
- 4) de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 g, § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i, stk. 1 og 2, og
- 5) hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4, er indarbejdet eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte medlemsstater.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen underretter alle medlemsstater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 1 og 2, og fremsender de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, stiller Banedanmark de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 4. I de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, underretter Banedanmark alle medlemsstater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3 og 4, og fremsender de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Administrative bestemmelser

§ 38 p. Ved udførelsen af opgaver i henhold til dette kapitel er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

§ 38 q. For projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, fører Trafik- og Byggestyrelsen tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel, samt at vilkår mv. for projekternes gennemførelse overholdes.

§ 38 r. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet skal ske via en central elektronisk portal.

§ 38 s. Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte regler om fælles og samordnede procedurer for miljøvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøvurdering efter reglerne i dette kapitel og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle.

6. I § 102, stk. 1 indsættes efter ”jernbaneområdet”: ”og miljø omfattet af denne lov”.

7. Efter § 115 indsættes:

”§ 115 a. Afgørelser truffet efter kapitel 6 a kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Ved søgsmål om forhold omfattet af kapitel 6 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Stk. 3. Søgsmål til prøvelse af afgørelser om forhold, der er omfattet af kapitel 6 a, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentligt bekendtgjort.”

8. I § 116 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”Stk. 2. Med bøde straffes den, der

1) undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 38 d eller administrativ tilladelse efter § 38 i,

2) i strid med 38 e, stk. 3, påbegynder et ansøgt projekt, før myndigheden har truffet afgørelse,

3) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler udstedt i medfør heraf , eller

4) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til kapitel 6 a eller regler udstedt i medfør heraf, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.”

9. Som *bilag 1* indsættes bilag 1 til denne lov.

10. Som *bilag 2* indsættes bilag 2 til denne lov.

11. Som *bilag 2a* indsættes bilag 2a til denne lov.

12. Som *bilag 3* indsættes bilag 3 til denne lov.

13. som *bilag 4* indsættes bilag 4 til denne lov.

§ 3

I lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 af lov om havne, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-Tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.”

2. I § 1 a indsættes efter ”på havneområder”: ”og procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter”

§ 4

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn, som senst ændret ved lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-Tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.”

2. § 24, stk. 1, affattes således:

”Lov om havne finder ikke anvendelse på Københavns Havn, jf. dog stk. 2.”

3. Efter § 24, stk. 1, indsættes som nyt stykke:

”Stk. 2. § 1 a i lov om havne finder anvendelse for Københavns Havn. Endvidere finder kapitel 3 og 5 a-7 i lov om havne anvendelse på driften af Københavns Havn med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i denne lov.”

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

§ 5

Stk. 1. Denne lov træder i kraft den 16. maj 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Projekter, som er omfattet af denne lov, miljøundersøges efter gældende VVM-regler, hvis

- 1) der er truffet en screeningsafgørelse før ikrafttrædelsestidspunktet,
- 2) bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en scopingudtalelse før ikrafttrædelsestidspunktet, eller
- 3) VVM-redegørelsen er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet.

Bilag 1

1. Råolieraffinaderier (undtagen virksomheder, der udelukkende fremstiller smøremidler på grundlag af råolie) samt anlæg til forgasning og fortætning af mindst 500 tons kul eller bituminøs skifer om dagen.

2.

a) Konventionelle kraftværker og andre fyringsanlæg med en termisk ydelse på mindst 300 MW.

b) Kernekraftværker og andre kernereaktorer herunder demontering og nedlukning af sådanne kernekraftværker eller reaktorer (1) (bortset fra forskningsanlæg til fremstilling og forarbejdning af spaltelige og fertile stoffer, hvis maksimumskapacitet ikke overstiger 1 kW vedvarende termisk ydelse).

3.

a) Anlæg til oparbejdning af bestrålet nukleart brændsel.

b) Anlæg, der er bestemt:

i) til fremstilling eller berigning af nukleart brændsel

ii) til oparbejdning af bestrålet nukleart brændsel eller højradioaktivt affald

iii) til endelig bortskaffelse af bestrålet nukleart brændsel

iv) udelukkende til endelig bortskaffelse af radioaktivt affald

v) udelukkende til deponering (planlagt til at vare i mere end 10 år) af bestrålet nukleart brændsel eller radioaktivt affald på et andet sted med produktionsstedet.

4.

a) Integrerede jern- og stålværker til fremstilling af råjern og råstål.

b) Anlæg til udvinding af non-ferro råmetaller af malme, koncentrat eller sekundære råstoffer ved hjælp af metalprocesser, kemiske eller elektrolytiske processer.

5. Anlæg til udvinding af asbest og til behandling og forarbejdning af asbest og af produkter, der indeholder asbest: for så vidt angår produkter i asbestcement, med en årlig produktion på over 20 000 tons færdige produkter; for så vidt angår friktionspakninger, med en årlig produktion på 50 tons færdige produkter; for så vidt angår anden anvendelse af asbest, med et årligt forbrug heraf på over 200 tons.

6. Integrerede kemiske anlæg, dvs. anlæg til fremstilling i industriel målestok af stoffer ved kemisk omdannelse, som ligger side om side og funktionelt hører sammen, og som er:

- a) til fremstilling af organiske grundkemikalier
- b) til fremstilling af uorganiske grundkemikalier
- c) til fremstilling af fosfat-, kvælstof- eller kaliumholdig kunstgødning (også blandingsgødning)
- d) til fremstilling af basisplantebeskyttelsesmidler og biocider
- e) til fremstilling af farmaceutiske basisprodukter ved hjælp af en kemisk eller biologisk proces
- f) til fremstilling af sprængstoffer.

(1) Kernekraftværker og andre kernereaktorer ophører med at betragtes som sådanne, når alt nukleart brændsel og andre radioaktivt kontaminerede elementer er blevet permanent fjernet fra anlæggets område.

7.

- a) Nyanlæg til jernbanefjerntrafik samt lufthavne (1) med en start- og landingsbane på mindst 2 100 m.
- b) Anlæg af motorveje og motortrafikveje (2).
- c) Anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej med højst to kørebaner med henblik på anlæg af mindst fire kørebaner, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km.

8.

- a) Indre vandveje og havne ved indre vandveje, som kan anløbes af fartøjer på over 1 350 tons.
- b) Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1 350 tons.

9. Anlæg til bortskaffelse af farligt affald ved forbrænding, kemisk behandling (som defineret i bilag I til Europa- Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald (3), afsnit D9) eller deponering i jorden som defineret i artikel 3, nr. 2, i det nævnte direktiv.

10. Anlæg til bortskaffelse af ikke-farligt affald ved forbrænding eller kemisk behandling (som defineret i bilag I til direktiv 2008/98/EF afsnit D9) med en kapacitet på over 100 tons/dag.

11. Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand eller kunstig tilførsel af grundvand, hvor den indvundne eller tilførte mængde vand udgør mindst 10 mio. kubikmeter/år.

12.

- a) Anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, når formålet er at forebygge eventuel vandmangel, og når den overførte vandmængde overstiger 100 mio. m³ /år.
- b) I alle andre tilfælde anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, når den gennemsnitlige vandmængde i det bækken, hvorfra vandet overføres, over flere år overstiger 2 000 mio. m³ /år, og den overførte vandmængde overstiger 5 % af denne mængde.
- I begge tilfælde er overførsel af drikkevand via rørledninger ikke omfattet.

13. Anlæg til behandling af spildevand med en kapacitet på over 150 000 personækvivalenter som defineret i artikel 2, nr. 6, i Rådets direktiv 91/271/EØF af 21. maj 1991 om rensning af byspildevand (4).

14. Udvinning af mere end 500 tons råolie/dag og mere end 500 000 m³ naturgas/dag i kommercielt øjemed.

15. Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand, når den nye eller supplerende opstuede eller oplagrede vandmængde overstiger 10 mio. m³ .

16. Rørledninger med en diameter på over 800 mm og en længde på over 40 km:

- a) til transport af gas, olie, kemikalier
- b) til transport af kuldioxidstrømme (CO₂) med henblik på geologisk lagring, herunder tilknyttede pumpestationer.

17. Anlæg til intensiv fjerkræavl og svineavl med mere end:

- a) 85 000 slagtekyllinger, 60 000 høner
- b) 3 000 slagtesvin (over 30 kg) eller
- c) 900 søer.

18. Industrianlæg til fremstilling af:

- a) papirmasse af træ eller andre fibermaterialer
- b) papir og pap med en produktionskapacitet på mere end 200 tons per dag.

19. Stenbrud og minedrift i åbne brud, hvor minestedets areal er over 25 hektar, eller tørvegravning på et areal over 150 hektar.

20. Anlæg af stærkstrømsluftledninger med en spænding på mindst 220 kV og en længde på over 15 km.
21. Anlæg til oplagring af olieprodukter samt petrokemiske eller kemiske produkter med en kapacitet på 200 000 tons eller derover.
22. Lagringslokalitet som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid (1).
23. Anlæg til opsamling af CO₂-strømme fra anlæg omfattet af dette bilag, med henblik på geologisk lagring i medfør af direktiv 2009/31/EF, eller hvor den samlede opsamling af CO₂ årligt ligger på 1,5 megatons eller derover.
24. Enhver ændring eller udvidelse af projekter, der er opført i dette bilag, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder de eventuelle tærskelværdier, der er fastsat i dette bilag

Bilag 2

1. LANDBRUG, SKOVBRUG OG AKVAKULTUR

- a) Projekter vedrørende sammenlægninger.
- b) Projekter vedrørende inddragning af uopdyrket land eller delvise naturområder til intensiv landbrugsvirksomhed.
- c) Vandforvaltningsprojekter inden for landbruget, herunder vandings- og dræningsprojekter.
- d) Nyplantning og rydning af skov med henblik på omlægning til anden arealudnyttelse.
- e) Anlæg til intensiv husdyravl (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- f) Intensivt fiskeopdræt.
- g) Landindvinding fra havet.

2. UDVINDINGSINDUSTRIEN

- a) Stenbrud og minedrift i åbne brud samt tørvegravning (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- b) Minedrift i underjordiske brud.
- c) Udvinning af mineraler ved sandsugning fra hav- eller flodbund.
- d) Dybdeboringer, navnlig:
 - i) geotermiske boringer
 - ii) boringer til deponering af nukleart affald
 - iii) vandforsyningsboringerbortset fra boringer til undersøgelse af jordbundens fasthed.
- e) Overfladeanlæg til udvinning af stenkul, råolie, naturgas og malme samt bituminøs skifer.

3. ENERGIINDUSTRIEN

- a) Industrianlæg til fremstilling af elektricitet, damp og varmt vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- b) Industrianlæg til transport af gas, damp og varmt vand; transport af elektricitet gennem luftledninger (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- c) Oplagring af naturgas over jorden.
- d) Oplagring af brændselsgas i underjordiske beholdere.
- e) Oplagring af fossilt brændsel over jorden.
- f) Industriel brikettering af sten- og brunkul.
- g) Anlæg til oparbejdning og deponering af radioaktivt affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

- h) Anlæg til fremstilling af hydroelektrisk energi.
- i) Anlæg til udnyttelse af vindkraft til energiproduktion (vindmølleparker).
- j) Anlæg til opsamling af CO₂-strømme fra anlæg, der ikke er omfattet af bilag 1, med henblik på geologisk lagring i medfør af direktiv 2009/31/EF.

4. PRODUKTION OG FORARBEJDNING AF METALLER

- a) Anlæg til produktion af støbejern eller stål (første eller anden smeltning) med dertil hørende strengstøbning.
- b) Anlæg til videreforarbejdning af jernmetaller ved hjælp af:
 - i) varmtvalsning
 - ii) smedning med hamre
 - iii) anbringelse af beskyttelseslag af smeltet metal.
- c) Smelteanlæg for jernmetaller.
- d) Anlæg til smeltning, inkl. legering, af non-ferro-metaller, undtagen ædelmetaller, herunder genindvindingsprodukter, (f.eks. forædling, støbning).
- e) Anlæg til overfladebehandling af metaller og plastmaterialer ved en elektrolytisk eller kemisk proces.
- f) Fremstilling og samling af motorkøretøjer samt fremstilling af motorer til sådanne.
- g) Skibsværfter.
- h) Anlæg til fremstilling og reparation af luftfartøjer.
- i) Fremstilling af jernbanemateriel.
- j) Eksplosionsformgivning (dybtrykning).
- k) Anlæg til kalcinering og udfritning af malm.

5. MINERALINDUSTRIEN

- a) Koksværker (tørdestillation af kul).
- b) Anlæg til cementfremstilling.
- c) Anlæg til udvinding af asbest og fremstilling af produkter af asbest (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- d) Anlæg til fremstilling af glas, inklusive glasfibre.
- e) Anlæg til smeltning af mineralske stoffer, inklusive fremstilling af mineraluldsfibre.
- f) Fremstilling af keramiske produkter ved brænding, navnlig tagsten, mursten, ildfaste sten, fliser, stentøj eller porcelæn.

6. DEN KEMISKE INDUSTRI (PROJEKTER, SOM IKKE ER OMFATTET AF BILAG 1)

- a) Behandling af mellemprodukter og fremstilling af kemiske produkter.
- b) Fremstilling af pesticider og farmaceutiske produkter, af maling og lak, af elastomerer og peroxider.
- c) Anlæg til oplagring af olie samt petrokemiske og kemiske produkter.

7. LEVNEDSMIDDELINDUSTRIEN

- a) Bearbejdning af vegetabiliske og animalske fedtstoffer.
- b) Konservering af animalske og vegetabiliske produkter.
- c) Fremstilling af mejeriprodukter.
- d) Brygning og maltning.
- e) Sukkervareindustrien.
- f) Slagterier.
- g) Fremstilling af stivelse og stivelsesprodukter.
- h) Fiskemels- og fiskeoliefabrikker.
- i) Sukkerfabrikker.

8. TEKSTIL-, LÆDER-, TRÆ- OG PAPIRINDUSTRIEN

- a) Industrianlæg til produktion af papir og pap (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- b) Anlæg til forbehandling (vask, blegning, mercerisering) eller farvning af fibre eller tekstilstoffer.
- c) Anlæg til garvning af huder og skind.
- d) Anlæg til fremstilling og bearbejdning af cellulose.

9. GUMMIINDUSTRIEN

Fremstilling og behandling af produkter på grundlag af elastomerer.

10. INFRASTRUKTURPROJEKTER

- a) Anlægsarbejder i industrizoner.
- b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.
- c) Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
- d) Anlæg af flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

- e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- f) Anlæg af vandveje, som ikke er omfattet af bilag I, kanalbygning og regulering af vandløb.
- g) Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- h) Sporveje, høj- og undergrundsbaner, svævebaner eller lignende baner af særlig bygningstype, der udelukkende eller overvejende tjener til personbefordring.
- i) Anlæg af olie- og gasledninger og rørledninger til transport af CO₂-strømme med henblik på geologisk lagring (projekter, der ikke er omfattet af bilag 1).
- j) Anlæg af vandledninger over større afstande.
- k) Kystanlæg til modvirkning af erosion og maritime vandbygningskonstruktioner, der kan ændre kystlinjerne, som f.eks. diger, dæmninger, moler, bølgebrydere og andre konstruktioner til beskyttelse mod havet, bortset fra vedligeholdelse og genopførelse af sådanne anlæg.
- l) Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1.
- m) Anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, som ikke er omfattet af bilag 1.

11. ANDRE PROJEKTER

- a) Permanente væddeløbs- og prøvekørselsbaner for motorkøretøjer.
- b) Anlæg til bortskaffelse af affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- c) Rensningsanlæg (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- d) Områder til oplagring af slam fra rensningsanlæg.
- e) Skrotoplagring, herunder oplagring af biler til ophugning.
- f) Prøveanlæg for motorer, turbiner eller reaktorer.
- g) Anlæg til fremstilling af kemofibre.
- h) Anlæg til indsamling eller destruering af sprængfarlige stoffer.
- i) Destruktionsanstalter.

12. TURISME OG FRITID

- a) Skiløjper, skilifter, tovbaner og hermed forbundet anlægsarbejde.
- b) Lystbådehavne.
- c) Feriebyer og hotelkomplekser uden for byområder og hermed forbundet anlægsarbejde.
- d) Permanente campingpladser.

e) Forlystelsesparker, o.l.

13.

a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).

b) Projekter i bilag 1, som udelukkende eller hovedsagelig tjener til udvikling og afprøvning af nye metoder eller produkter, og som ikke anvendes mere end to år.

Bilag 2 a

(OPLYSNINGER FRA BYGHERREN OM DE I BILAG 2 OPFØRTE PROJEKTER)

1. En beskrivelse af projektet, herunder navnlig:
 - a) en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, og, hvor det er relevant, nedrivningsarbejder
 - b) en beskrivelse af projektets placering, navnlig med hensyn til den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan forventes at blive berørt af projektet.

2. En beskrivelse af de miljøaspekter, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet.

3. En beskrivelse af alle de væsentlige virkninger, for så vidt oplysninger om sådanne virkninger foreligger, som projektet kan forventes at få på miljøet som følge af:
 - a) de forventede reststoffer og emissioner og den forventede affaldsproduktion, hvor dette er relevant
 - b) brugen af naturressourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet.

4. Der skal, hvor det er relevant, tages hensyn til kriterierne i bilag 3 ved indsamlingen af oplysninger i overensstemmelse

Bilag 3

(KRITERIER TIL BESTEMMELSE AF, HVORVIDT PROJEKTER OPFØRT I BILAG 2 SKAL UNDERKASTES EN MILJØKONSEKVENSVURDERING)

1. Projektets Karakteristika: Projektets karakteristika skal især ansues i forhold til:

- a) hele projektets dimensioner og udformning
- b) kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter
- c) brugen af naturressourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet
- d) affaldsproduktion
- e) forurening og gener
- f) risikoen for større ulykker og/eller katastrofer, som er relevante for det pågældende projekt, herunder sådanne som forårsages af klimaændringer, i overensstemmelse med videnskabelig viden
- g) risikoen for menneskers sundhed (f.eks. som følge af vand- eller luftforurening).

2. Projektets Placering Den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan forventes at blive berørt af projekter, skal tages i betragtning, navnlig:

- a) den eksisterende og godkendte arealanvendelse
- b) naturressourcernes (herunder jordbund, jordarealer, vand og biodiversitet) relative rigdom, forekomst, kvalitet og regenereringskapacitet i området og dettes undergrund
- c) det naturlige miljøes bæreevne med særlig opmærksomhed på følgende områder: i) vådområder, områder langs bredder, flodmundinger ii) kystområder og havmiljøet iii) bjerg- og skovområder iv) naturreservater og -parker v) områder, der er registreret eller fredet ved national lovgivning; Natura 2000-områder udpeget af medlemsstater i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF vi) områder, hvor det ikke er lykkedes — eller med hensyn til hvilke det menes, at det ikke er lykkedes — at opfylde de miljøkvalitetsnormer, der er fastsat i EU-lovgivningen, og som er relevante for projektet vii) tætbefolkede områder viii) landskaber og lokaliteter af historisk, kulturel eller arkæologisk betydning.

3. Arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet Projektets forventede væsentlige virkninger på miljøet skal ses i relation til de kriterier, der er anført under punkt 1 og 2 i dette bilag, og under hensyn til projektets indvirkning på de i artikel 3, stk. 1, nævnte faktorer, idet der skal tages hensyn til:

- a) indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (f.eks. geografisk område og antallet af personer, der forventes berørt)
- b) indvirkningens art
- c) indvirkningens grænseoverskridende karakter
- d) indvirkningens intensitet og kompleksitet

- e) indvirkningens sandsynlighed
- f) indvirkningens forventede indtræden, varighed, hyppighed og reversibilitet
- g) kumulationen af projektets indvirkninger med indvirkningerne af andre eksisterende og/eller godkendte projekter
- h) muligheden for reelt at begrænse indvirkningerne.

Bilag 4

(OPLYSNINGER TIL MILJØKONSEKVENSVURDERINGSRAPPORTEN)

1. Beskrivelse af projektet, herunder navnlig:

a) en beskrivelse af projektets placering

b) en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, herunder, hvor det er relevant, fornødne nedrivningsarbejder, og arealanvendelsesbehovet i anlægs- og driftsfaserne

c) en beskrivelse af de væsentligste karakteristika ved projektets driftsfase (navnlig en eventuel produktionsproces), f.eks. energibehov og energiforbrug, typen og mængden af de anvendte materialer og naturressourcer (herunder vand, jordarealer, jordbund og biodiversitet)

d) et skøn efter type og mængde over forventede reststoffer og emissioner (såsom vand-, luft-, jordbunds- og undergrundsforurening, støj, vibrationer, lys, varme, stråling) og mængder og typer af affald produceret i anlægs- og driftsfaserne.

2. En beskrivelse af de rimelige alternativer (f.eks. vedrørende projektets udformning, teknologi, placering, dimensioner og størrelsesorden), som bygherren har undersøgt, og som er relevante for det fremlagte projekt og dets særlige karakteristika, og angivelse af hovedårsagerne til det trufne valg, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne.

3. En beskrivelse af de relevante aspekter af den aktuelle miljøstatus (referencescenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres, for så vidt naturlige ændringer i forhold til referencescenariet kan vurderes ved hjælp af en rimelig indsats på grundlag af tilgængeligheden af miljøoplysninger og videnskabelig viden.

4. En beskrivelse af de i artikel 3, stk. 1, nævnte faktorer, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet: befolkningen, menneskers sundhed, biodiversiteten (f.eks. fauna og flora), jordarealer (f.eks. inddragelse af arealer), jordbund (f.eks. organisk stof, erosion, komprimering og arealbefæstelse), vand (f.eks. hydromorfologiske forandringer, kvantitet og kvalitet), luft, klima (f.eks. drivhusgasemissioner, virkninger, der er relevante for tilpasning), materielle goder, kulturarven, herunder den arkitektoniske og arkæologiske aspekter, og landskab.

5. En beskrivelse af projektets forventede væsentlige virkninger på miljøet som følge af bl.a.:

a) anlæggelsen og tilstedeværelsen af projektet, herunder, hvor det er relevant, nedrivningsarbejder b) brugen af naturressourcer, navnlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet, så vidt muligt under hensyntagen til en bæredygtig adgang til disse ressourcer

- c) emissionen af forurenende stoffer, støj, vibrationer, lys, varme og stråling, opståelsen af gener og bortskaffelsen og genvindingen af affald
- d) faren for menneskers sundhed, kulturarven og miljøet (f.eks. på grund af ulykker eller katastrofer)
- e) kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, idet der tages hensyn til eventuelle eksisterende miljøproblemer i forbindelse med områder af særlig miljømæssig betydning, som kan forventes at blive berørt, eller anvendelsen af naturressourcer
- f) projektets indvirkning på klimaet (f.eks. arten og omfanget af drivhusgasemissioner) og projektets sårbarhed over for klimaændringer
- g) de anvendte teknologier og stoffer.

Beskrivelsen af de forventede væsentlige virkninger på de i artikel 3, stk. 1, angivne faktorer bør omfatte projektets direkte virkninger og i givet fald dets indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende eller midlertidige samt positive eller negative virkninger. I beskrivelsen bør der tages hensyn til de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på EU- eller medlemsstatsplan, og som er relevante for projektet.

6. En beskrivelse af, hvilke metoder eller beviser der er anvendt til identificeringen og forudberegningen af de væsentlige virkninger på miljøet, herunder oplysninger vedrørende eventuelle vanskeligheder (f.eks. tekniske mangler eller manglende viden) i forbindelse med indsamlingen af de krævede oplysninger og vedrørende de vigtigste usikkerheder.

7. En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere identificerede væsentlige skadelige virkninger på miljøet og, om relevant, af eventuelle foreslåede overvågningsordninger (f.eks. udarbejdelse af en analyse efter projektets afslutning). Denne beskrivelse bør redegøre for, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres, og bør dække både anlægs- og driftsfasen.

8. En beskrivelse af projektets forventede skadelige virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer, som er relevante for det pågældende projekt. Relevante foreliggende oplysninger indhentet via risikovurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU (*) eller Rådets direktiv 2009/71/Euratom (**) eller relevante vurderinger foretaget i henhold til national lovgivning kan bruges til dette formål, forudsat at kravene i nærværende direktiv opfyldes.

Beskrivelsen bør, hvor det er relevant, omfatte de påtænkte foranstaltninger til forebyggelse eller afbødning af sådanne begivenheders væsentlige skadelige virkninger på miljøet og oplysninger om beredskabet med henblik på og den foreslåede håndtering af sådanne nødsituationer.

9. Et ikke-teknisk resumé af de på grundlag af punkt 1-8 fremlagte oplysninger.
10. En referenceliste med oplysninger om kilderne til de i rapporten indeholdte beskrivelser og vurderinger.

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Implementering af VVM-direktivet
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Statslige vej- og jernbaneanlæg (den administrative procedure)
 - 2.2.1. Krav om tilladelse og et projekts indvirkning på miljøet
 - 2.2.1.1. Gældende ret
 - 2.2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.2. Screening
 - 2.2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.3. Scoping
 - 2.2.3.1. Gældende ret
 - 2.2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.4. Bygherrens kompetente eksperter og VVM-myndighedens ekspertise
 - 2.2.4.1. Gældende ret
 - 2.2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.5. Overvågning
 - 2.2.5.1. Gældende ret
 - 2.2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelse og den foreslåede ordning
 - 2.2.6. Inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder
 - 2.2.6.1. Gældende ret
 - 2.2.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.7. Forebyggelse af interessekonflikt
 - 2.2.7.1. Gældende ret
 - 2.2.7.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.8. One stop shop
 - 2.2.8.1. Gældende ret
 - 2.2.8.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Statslige vej- og jernbaneanlæg (anlægslovssporet)
 - 2.3.1. Krav om tilladelse og en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet
 - 2.3.1.1. Gældende ret
 - 2.3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

2.3.2. Screening

2.3.2.1. Gældende ret

2.3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.3. Scoping

2.3.3.1. Gældende ret

2.3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.4. Bygherrens kompetente eksperter og VVM-myndighedens ekspertise

2.3.4.1. Gældende ret

2.3.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.5. Overvågning

2.3.5.1. Gældende ret

2.3.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.6. Inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder

2.3.6.1. Gældende ret

2.3.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Søgsmål

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Implementering af det ændrede VVM-direktiv i havneloven og lov om metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet By & Havn I/S

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgere

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med dette lovforslag implementeres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), i lov om offentlig veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 (herefter vejloven), for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Implementering af VVM-direktivet i vejloven og jernbaneloven vil betyde, at VVM-proceduren for Transport- og Bygningsministeriets projekter fremover reguleres i den relevante sektorlovgivning på området, samt at ministeriets egne styrelser fremover (i stedet for Naturstyrelsen) varetager VVM-proceduren og har tilladelseskompetencen for de projekter, der meddeles administrativ tilladelse. Implementeringen vil desuden betyde, at der i dansk ret fastsættes en VVM-procedure for de statslige vej- og jernbaneprojekter, der ikke følger den administrative procedure, men hvor Folketinget giver VVM-tilladelsen ved vedtagelse af en anlægslov.

Når der herefter henvises til Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning, menes der den del af sektorlovgivningen, hvor VVM-direktivet implementeres.

De sidstnævnte projekter er i dag formelt undtaget fra det gældende VVM-direktivs bestemmelser om gennemførelse af en VVM-procedure og en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, inden der gives tilladelse til projektet. Dette gælder dog kun i det omfang, at målene med VVM-direktivet nås gennem lovgivningsprocessen. I praksis har direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved anlægslov, i dansk ret betydet, at projekterne har været undtaget fra den danske implementering af VVM-direktivet, men projekterne har været underlagt de samme materielle krav, som følger af VVM-direktivet.

I forbindelse med VVM-direktivets ændring i 2014 blev undtagelsen for projekter, der vedtages ved anlægslov, ophævet. Det betyder, at der nu skal være implementeret en procedure for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen, høringer m.v. i relation til disse projekter også.

Dette lovforslag betyder derfor for det første, at der i henholdsvis vejloven og jernbaneloven implementeres en VVM-procedure for de projekter, der vedtages ved anlægslov. I den forbindelse udpeges Vejdirektoratet og Banedanmark til kompetente myndigheder til at varetage VVM-processuelle opgaver i overensstemmelse med de krav, der følger af VVM-direktivet, frem til Folketingets vedtagelse

af en anlægslov. Det fremgår desuden, at der ikke skal meddeles administrativ VVM-tilladelse til disse projekter.

De af Transport- og Bygningsministeriets vej- og baneprojekter, der ikke igangsættes på baggrund af en anlægslov, følger i dag den sædvanlige procedure, som fastlagt i bekendtgørelse nr. 1184 af 6. november 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) (herefter VVM-bekendtgørelsen), som er udstedt i medfør af lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 af lov om planlægning (herefter planloven), hvorefter der meddeles administrativ VVM-tilladelse fra Naturstyrelsen.

Da Transport- og Bygningsministeriets styrelser fremover formelt skal udpeges til kompetente VVM-myndigheder med henblik på at varetage VVM-processuelle opgaver frem til Folketingets vedtagelse af en anlægslov, vurderes det hensigtsmæssigt, at der ikke fremover sondres mellem om ministeriets styrelser er kompetente VVM-myndigheder alt efter, om en VVM-tilladelse meddeles ved anlægslov eller skal følge en administrativ tilladelsesprocedure.

Lovforslaget betyder derfor for det andet, at der implementeres en administrativ VVM-procedure i Transport- og Bygningsministeriets egen sektorlovgivning på området, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen (i stedet for Naturstyrelsen) fremover vil være kompetent VVM-myndighed og meddele administrativ VVM-tilladelse. Disse tilladelser meddeles til de af Transport- og Bygningsministeriets projekter, der ikke vedtages ved anlægslov. Trafik- og Byggestyrelsen vil dermed overtage de administrative opgaver, som Naturstyrelsen på nuværende tidspunkt varetager i relation til VVM-pligtige anlægsprojekter på Transport- og Bygningsministeriets ressortområde.

For det tredje medfører lovforslaget, at der indføres en bestemmelse i henholdsvis lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 af lov om havne (herefter havneloven), som regulerer danske havne, bortset fra Københavns Havn, og lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S med senere ændringer, som regulerer Københavns Havn. I medfør af disse bestemmelser kan der fastsættes regler om gennemførelse af VVM-direktivet på havneområdet, dvs. for gennemførelse af VVM-pligtige havneprojekter. Efter gældende regler er det allerede i dag Trafik- og Byggestyrelsen, der har VVM-kompetencen for så vidt angår havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og inden for havnens søområde, jf. bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljøvurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (herefter VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet). Lovforslaget har til hensigt at videreføre gældende ret, således at VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet, vil blive opdateret i overensstemmelse med ændringen af VVM-direktivet fra 2014. Bekendtgørelsen vil dog til forskel fra i dag hvor den både omfatter søterritoriet generelt og søområdet inden for en havns dækkende værker alene gælde for sidstnævnte.

Det skal desuden bemærkes, at Miljø- og Fødevarerministeriet gennemfører en generel implementering af VVM-direktivet i en kommende lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), hvorfra de sagsområder på Transport- og Bygningsministeriets område, som er beskrevet ovenfor, undtages i medfør af dette lovforslag.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Implementering af VVM-direktivet

2.1.1. Gældende ret

De gældende regler om miljøvurdering af konkrete projekter er, for så vidt angår projekter på land, omfattet af planlovens regler om miljøvurdering og dermed af planlovens formål. Planlovens overordnede formål er at sikre, at den sammenfattende planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Loven tilsigter særlig,

- 1) at der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte regioner og kommuner,
- 2) at der skabes og bevares værdifulde bebyggelse, bymiljøet og landskaber,
- 3) at de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig natur- og landskabsressource,
- 4) at forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges, og
- 5) at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.

De nærmere regler om VVM-reglernes anvendelsesområde er som nævnt fastsat i VVM-bekendtgørelsen i medfør af planloven.

Bekendtgørelsen fastsætter regler for gennemførelse af en VVM-procedure for projekter, der er opført på bekendtgørelsens bilag 1 og 2. Projekterne vedrører anlægsarbejder, installationer eller arbejder, samt andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden.

De projekter, der er opført på bekendtgørelsens bilag 1, er umiddelbart underlagt VVM-proceduren (VVM-pligt), mens projekter, der er opført på bilag 2, skal gennemgå en screeningsprocedure med henblik på at afgøre, om projektet er VVM-pligtigt.

Bekendtgørelsens regler omfatter den person eller det selskab (juridisk person), der ansøger om godkendelse eller tilladelse til et privat anlæg, samt den offentlige myndighed, som tager initiativ til et anlæg, herunder de statslige vej- og jernbaneprojekter Vejdirektoratet og Banedanmark gennemfører, som skal have administrativ VVM-tilladelse fra Naturstyrelsen.

I bekendtgørelsen er kommunalbestyrelsen samt Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og regionsrådet udpeget til kompetente VVM-myndigheder. Det betyder, at det er disse myndigheder, der i dag er ansvarlige for at gennemføre en VVM-procedure for projekter, der er opført på bekendtgørelsens bilag. I de tilfælde hvor staten er bygherre er det Naturstyrelsen, der varetager VVM-proceduren og meddeler VVM-tilladelse.

De omfattede projektyper

VVM-direktivets bilag I og bilag II indeholder en opregning af, hvilke projektyper der er omfattet af direktivets krav om gennemførelse af en VVM-procedure.

De kategorier af projekter, der er opført på direktivets bilag I, har væsentlige indvirkninger på miljøet og er således umiddelbart VVM-pligtige. Direktivet fastsætter derfor, at disse skal underkastes en systematisk vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

De kategorier af projekter, der er opført på direktivets bilag II, har ikke nødvendigvis i alle tilfælde væsentlige indvirkninger på miljøet. Sådanne projekter skal alene underkastes en miljøkonsekvensvurdering, når der er foretaget en screening af projektet, jf. nærmere neden for i afsnit 2.2.2., som viser, at projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet, dvs. projektet er VVM-pligtigt.

VVM-direktivets bilag I og II er i dag implementeret i VVM-bekendtgørelsen. VVM-bekendtgørelsen benytter samme systematik som VVM-direktivet, når det skal afgøres om et projekt er VVM-pligtigt.

De projektyper, der er opført på VVM-bekendtgørelsens bilag 1 og 2, tager udgangspunkt i direktivets bilag I og II. Der er dog i bekendtgørelsen tilføjet flere projektyper på begge bilag end det, der følger af direktivets bilag, ligesom enkelte af direktivets bilag 2-projekter er opført på VVM-bekendtgørelsens bilag 1 med den konsekvens, at projekterne i dansk ret er umiddelbart VVM-pligtige.

2.1. 2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ændringen af VVM-direktivet har givet Miljø- og Fødevareministeriet anledning til at fremsætte forslag til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) (herefter ny

miljøvurderingslov). Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/47/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (herefter SMV-direktivet) og VVM-direktivet i dansk ret. Miljø- og Fødevareministeriets forslag indebærer dermed, at de to centrale EU-proceduredirektiver inden for den miljøretlige regulering implementeres samlet i dansk ret. Som konsekvens af Miljø- og Fødevareministeriets forslag ophæves implementeringen af VVM-direktivet i planloven, herunder VVM-bekendtgørelsen. Uden yderligere regulering vil Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter, herunder projekter, der vedtages ved lov, være omfattet af Miljø- og Fødevareministeriets ny miljøvurderingslov.

Som nævnt i afsnit 1, betyder ændringen af VVM-direktivet, at projekter, der vedtages ved anlægslove, nu også formelt er omfattet af direktivets bestemmelser.

Transport- og Bygningsministeriet finder ikke, at den danske tradition for at vedtage større statslige vej- og jernbaneprojekter i en demokratisk proces, dvs. ved vedtagelse af Folketinget ved anlægslov, skal bortfalde, som følge af ændringen af VVM-direktivet. Hertil kommer, at VVM-procedurerne i forhold til økonomi, tidsplaner, projektstyring samt øvrig tilrettelæggelse har nær sammenhæng med den øvrige regulering af anlægsprojekterne, herunder gældende regler om byggelinjer, forundersøgelser, fremrykket ekspropriation, midlertidig og permanent ekspropriation. Da denne øvrige regulering i dag følger af vejloven, for så vidt angår vejprojekter, og jernbaneloven, for så vidt angår jernbaneprojekter, foreslås det med dette lovforslag, at retsgrundlaget for statslige vej- og jernbaneprojekter suppleres med reglerne om miljøundersøgelser og samles i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning. Dermed vil de væsentligste retsområder for gennemførelse af større anlægsprojekter være forankret i samme lovgivning og fremgå i en sammenhæng. Det er ministeriets vurdering, at en sådan samlet regulering væsentligt vil styrke offentlighedens muligheder for at danne sig et overblik over konsekvenserne, herunder rettigheder og pligter, i forbindelse med nye anlægsprojekter, ligesom bygherre og myndigheders vilkår for at gennemføre disse ofte meget omfattende, tidskrævende og projektstyringsmæssigt komplicerede anlægsprojekter forenkles.

Forslaget om implementering af VVM-proceduren i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning indebærer, at proceduren skal varetages af ministeriets styrelser. Det vil endvidere fremgå af sektorlovgivningen, at der ikke skal meddeles administrativ VVM-tilladelse, når Folketinget vedtager projektet ved anlægslov. Som konsekvens heraf skal Banedanmark og Vejdirektoratet udpeges til kompetente VVM-myndigheder i dansk ret.

Udover vedtagelse af større statslige vej- og jernbaneprojekter ved anlægslov er der også behov for, at mindre omfattende statslige vej- og jernbaneprojekter kan opnå en miljøtilladelse, inden de gennemføres. Disse tilladelser meddeles administrativt, dvs. uden vedtagelse af en anlægslov.

Vejdirektoratet og Banedanmark vil således typisk søge en administrativ tilladelse i de tilfælde, hvor projekternes omfang ikke kan berettige en lovbehandling i Folketinget. Men det er ikke desto mindre en væsentlig del af den statslige vej- og jernbaneinfrastruktur, at der løbende er mulighed for administrativt at gennemføre mindre projekter med henblik på almindelig drift, vedligeholdelse og forbedring af infrastrukturen. Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at der også i forhold til de administrative VVM-tilladelser vil kunne skabes et mere sammenhængende og overskueligt retsgrundlag for såvel offentligheden som myndighederne ved så vidt muligt at samle reglerne for også mindre anlægsprojekter i ministeriets sektorlovgivning. Det vil betyde, at Vejdirektoratet og Banedanmark på baggrund af et regelsæt kan tilrettelægge gennemførelse af samtlige statslige vej- og jernbaneprojekter, herunder også de mindre tilpasninger af infrastrukturen, som gennemføres som led i almindelig drift og vedligehold.

Det foreslås derfor også at implementere en procedure for de statslige vej- og jernbaneprojekter, der ikke skal opnå tilladelse ved anlægslov, men administrativ VVM-tilladelse, i henholdsvis vejloven og jernbaneloven. I disse tilfælde foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen udpeges til kompetent VVM-myndighed.

Hertil kommer, at det i lyset af, at Vejdirektoratet og Banedanmark formelt udpeges til kompetente VVM-myndigheder, vurderes hensigtsmæssigt, at der ikke fremover skal sondres mellem om Transport- og Bygningsministeriets styrelser er kompetente VVM-myndigheder, alt efter om en VVM-tilladelse meddeles ved anlægslov eller administrativt. Vejdirektoratet og Banedanmark har allerede i dag en høj grad af miljøretlig ekspertise på baggrund af mange års erfaring med udarbejdelse af VVM-redegørelser i forbindelse med gennemførelse af statslige vej- og jernbaneprojekter. Trafik- og Byggestyrelsen meddeler efter den gældende havnelovgivning administrative VVM-tilladelser til havneprojekter og er således allerede i dag VVM-kompetent myndighed. Regler om miljøundersøgelser er således i dag en integreret og væsentlig del af disse myndigheders daglige virke.

Det bemærkes, at der på Transport- og Bygningsministeriets område er tradition for i visse tilfælde at overlade gennemførelse af anlægsprojekter til et statsligt selskab, som f.eks. Femern A/S blev oprettet med henblik på projektering af den kommende Femern Bælt-forbindelse. Det er således også fremadrettet hensigten, at Vejdirektoratets og Banedanmarks opgaver hhv. i henhold til det foreslåede kapitel 2 a i lov om offentlige veje og det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven kan delegeres til et dertil oprettet statsligt selskab for de projekter, der tillades af Folketinget ved anlægslov. Transport- og Bygningsministeriet vil i disse tilfælde varetage de nødvendige myndighedsopgaver, så som gennemførelse af offentlig høring.

I forhold til afgrænsningen af begrebet ”statslige vej- og jernbaneprojekter” skal det for det første bemærkes, at også de vej- og jernbaneprojekter, som indebærer vej og jernbane på broer og i tunneler, er omfattet. Det betyder, at projekter som f.eks. Femern Bælt-forbindelsen også vil kunne miljøundersøges efter de regler, som implementeres med dette lovforslag. For det andet omfatter statslige vej- og jernbaneprojekter også dertil knyttede projekter. Ved ”dertil knyttede projekter” forstås projekter, som er nødvendige for selve vejanlægget eller jernbanen og/eller etableringen af disse, f.eks. stationsanlæg eller i øvrigt er en forudsætning for disses etablering, drift og vedligeholdelse, f.eks. dræn- og afvandingsanlæg m.v.

Et projekt vil være omfattet af reglerne om miljøundersøgelser efter Transport- og Bygningsministeriets lovgivning, i det omfang det færdige anlæg klassificeres som statsligt, dvs. hele det statslige jernbanenet og de veje, som klassificeres som statsveje. For så vidt angår afgrænsningen af statslige jernbaneanlæg, bemærkes det, at Transport- og Bygningsministeriets VVM-kompetence ikke vil omfatte privatbaneområdet, letbaneområdet eller metroområdet, der således vil skulle miljøundersøges efter de generelle VVM-regler, i Miljø- og Fødevareministeriets ny miljøvurderingslov. S-baner vil dog, som en del af det statslige jernbanenet, være omfattet af dette lovslag.

I den resterende del af lovforslaget benyttes på den baggrund alene begrebet statslige vej- og jernbaneprojekter.

Lovforslaget betyder, at der ved udarbejdelse af konkrete statslige vej- og jernbaneprojekter, ligesom i dag skal gennemføres en vurdering af projektets sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, jordbund, jordarealer, havområdet, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer. Dette gælder, uanset om projekterne skal vedtages af Folketinget ved anlægslov, eller om der skal meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen til projekterne.

Ved udførelsen af de statslige vej- og baneprojekter skal der typisk, uanset om tilladelsen meddeles administrativt eller sker ved vedtagelsen af en anlægslov, indhentes en række tilladelser i henhold til anden gældende miljølovgivning, f.eks. dispensation fra naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinjer, tilladelser til afledning af regnvand. Disse tilladelser vil naturligvis tage afsæt i de udførte miljøundersøgelser.

Det generelle udgangspunkt for lovforslaget er, at VVM-direktivet implementeres så direktivnært som muligt for at sikre, at der ikke sker overimplementering.

De omfattede projekttyper

VVM-direktivets bilag I og II foreslås implementeret i deres helhed i vejloven, som henholdsvis bilag 1 og 2 og jernbanelovens bilag 1 og 2.

Det vil således i særlig grad være VVM-direktivets bilag 1 pkt. 7 om a) nyanlæg til jernbanefjerntrafik, b) anlæg af motorveje og motortrafikveje samt c) anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km, der har betydning for Transport- og Bygningsministeriets sektorregulering. For de projekttyper, der er opført på bilag 2, vil det særligt være pkt. 10 om infrastrukturprojekter, der vil have praktisk betydning.

Lovforslagets fastlagte VVM-procedure omfatter imidlertid udover selve vej- og jernbaneanlægget ”dertil knyttede projekter”. Der er her tale om projekter, som er nødvendige for selve vejanlægget eller jernbanen og/eller etableringen af disse, eller i øvrigt er en forudsætning for driften og/eller vedligeholdelsen, uden af disse projekter nødvendigvis er omfattet af direktivets bilag I, pkt. 7 eller bilag II, pkt. 10. Disse tilknyttede projekter kan således være omfattet af direktivets øvrige projekttyper, dvs. oplyst på andre end bilag I, pkt. 7 eller bilag II, pkt. 10. Der kan f.eks. være tale om dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand, når den nye eller supplerende opstuverede eller oplagrede vandmængde overstiger 10 mio. m³, jf. direktivets bilag I, pkt. 15.

Transport- og Bygningsministeriet finder således, at direktivets bilag 1 og 2 skal implementeres i deres helhed i vejloven og jernbaneloven, idet der dog på disse bilag er opført projekttyper, som ikke nødvendigvis vil have betydning for Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter. Bilagene implementeres dog i sin helhed, idet det ikke på forhånd er muligt at forudsige de præcise projekttyper, der fremadrettet kan blive omfattet af Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter. Det skal bemærkes, at projekttyperne, som nævnt, kun vil være omfattet af vejloven og jernbaneloven, idet omfang de etableres som et projekt, tilknyttede et vej- eller jernbaneanlæg.

Transport- og Bygningsministeriet finder – til forskel fra gældende ret efter VVM-bekendtgørelsen, jf. ovenfor – desuden ikke grundlag for at tilføje andre projekttyper på bilagene end de, som allerede fremgår af direktivet, ligesom ministeriet ikke finder grundlag for at skærpe direktivets krav ved at overføre projekttyper fra bilag 2 til bilag 1.

2.2. Statslige vej- og jernbaneanlæg (den administrative procedure)

2.2.1. Krav om tilladelse og en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet

2.2.1.1. Gældende ret

VVM-direktivets overordnede formål er at sikre, at projekter, der er optaget på VVM-direktivets bilag I og II, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en vurdering af disse indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse, jf. direktivets artikel 2, stk. 1. I denne proces inddrages offentligheden og berørte myndigheder, således at VVM-myndigheden kan træffe afgørelse om VVM-tilladelse på et oplyst grundlag.

For projektyper, der er optaget på VVM-direktivets bilag I, er det obligatorisk at gennemføre en VVM-procedure. For projektyper, der er optaget på direktivets bilag II, skal der foretages en konkret vurdering (screening) – af det projekt, som bygherren ansøger om - med henblik på at fastslå, om projektet kan forventes at få væsentlige miljømæssige indvirkninger og dermed er VVM-pligtigt.

VVM-direktivets formål om at sikre, at visse projekter først kan igangsættes på baggrund af en tilladelse og først efter, at projektets indvirkning på miljøet er vurderet, er i dag for landbaserede projekter, reguleret i VVM-bekendtgørelsen. Det fremgår således af § 2, stk. 1, at bygherren før etablering, udvidelse eller ændring af anlæg, der er opført på bekendtgørelsens bilag 1 og 2, skal indgive skriftlig anmeldelse til kommunalbestyrelsen. Projekterne på henholdsvis bilag 1 og 2 tager udgangspunkt i VVM-direktivets bilag, men der er i den nationale implementering tilføjet supplerende nationale projektyper på begge bilag.

I de tilfælde, hvor bygherren også er staten, videresender kommunalbestyrelsen anmeldelsen til Naturstyrelsen, jf. bekendtgørelsens § 11. Det pågældende anlæg må ikke påbegyndes, førend den kompetente myndighed enten har meddelt bygherren, at anlægget ikke antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, dvs. myndigheden har meddelt screeningsafgørelse om, at der ikke er VVM-pligt for et projekt, der var opført på bilag 2, jf. nærmere afsnit 2.2.2, eller den kompetente myndighed på baggrund af en gennemført VVM-procedure har meddelt VVM-tilladelse.

Hvis projektet er VVM-pligtigt, foretager Naturstyrelsen på grundlag af bygherrens, dvs. Vejdirektoratets eller Banedanmarks, ansøgning og efter høring af offentligheden en scoping, jf. nærmere afsnit 2.2.3, som tager sigte på afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold. Formelt er det Naturstyrelsen, der udarbejder miljøkonsekvensrapporten, men reelt er det bygherren, dvs. Vejdirektoratet eller Banedanmark, der leverer de analyser, undersøgelser og oplysninger, som rapporten skal indeholde. De oplysninger mv., som indgår i miljøkonsekvensrapporten for et konkret

projekt, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer: a) mennesker, fauna og flora, b) jordbund, vand, luft, klima og landskab, c) materielle goder og kulturarv, d) samspillet mellem faktorerne i a)-c), jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 2. Når rapporten er udarbejdet, sender Naturstyrelsen rapporten i høring hos de berørte myndigheder og offentligheden. Høringsperioden er minimum 8 uger, jf. § 6, stk. 2.

På grundlag af høringen træffer Naturstyrelsen efterfølgende afgørelse, om projektet kan tillades. I bekræftende fald udstedes en VVM-tilladelse. Afgørelsen om at tillade et anlæg skal offentliggøres, jf. nærmere afsnit 2.2.6.

2.2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det skal fortsat sikres, at VVM-direktivets overordnede formål om, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forvente at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en vurdering af disses indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse, varetages.

Som noget nyt foreslås det, som nævnt ovenfor, at dette formål, for så vidt angår statslige vej- og baneprojekter, fremover skal sikres i den relevante sektorlovgivning på området, og at Trafik- og Byggestyrelsen fremover er kompetent VVM-myndighed for gennemførelsen af en VVM-procedure herfor.

Efter de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2 og jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, kræver Vejdirektoratets eller Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige vej- eller jernbaneanlæg, der er opført på bilag 1, således en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. For de projekter, der er opført på bilag 2, kræves der ligeledes tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen samt en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, såfremt Trafik- og Byggestyrelsen på grundlag af Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, jf. vejlovens § 17 b og jernbanelovens § 38 b, har truffet afgørelse herom. Bortset fra, at det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen – og ikke Naturstyrelsen, der er kompetent myndighed til at behandle Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, ændres der således ikke i forhold til tilladelseskrevet på gældende ret.

Den foreslåede ordning skal sikre direktivets overordnede formål, således at de omfattede projekter ikke kan igangsættes uden tilladelse, eller uden de miljømæssige indvirkninger er blevet undersøgt.

Efter de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g, skal Vejdirektoratet og Banedanmark udarbejde en miljøkonsekvensrapport for de projekter, der er omfattet af vejlovens § 17 a og jernbanelovens § 38 a. Miljøkonsekvensrapporten skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på 1) befolkningen og menneskers sundhed, 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper der er beskyttet i henhold til habitat- og fugledirektivet, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og 5) samspillet mellem disse faktorer

Det foreslås endvidere i vejlovens § 17 j og jernbanelovens § 38 j, at Trafik- og Byggestyrelsen efter høringen skal træffe afgørelse om det ansøgte projekt. Denne afgørelse træffes på grundlag af Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, samt resultatet af offentlige høringer. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse skal efter de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 k og jernbanelovens § 38 k, indeholde den begrundede konklusion, samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt modvirke væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt eventuelle overvågningsforanstaltninger. Baggrunden for at kræve begrundelse for tilladelsen, der kan give Vejdirektoratet og Banedanmark fuldt ud medhold (begunstigende afgørelser), er, at den kompetente VVM-myndighed skal vise, at der i tilladelsen er taget hensyn til resultater af de gennemførte høringer og indsamlede oplysninger. Herved sikres åbenhed og ansvarlighed i forvaltningen, jf. betragtning nr. 34 i præamblen til det ændrede VVM-direktiv. Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelsen om at nægte tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 k, stk. 2 og jernbanelovens § 38 k, stk. 2.

Det foreslås endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for en administrativ tilladelse med henblik på opfyldelse af formålet i de foreslåede nye kapitler om VVM-procedurer i hhv. vejloven og jernbaneloven, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 k, stk. 3 og jernbanelovens § 38 k, stk. 3. Såfremt projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, skal Trafik- og Byggestyrelsen således stille vilkår om Vejdirektoratets eller Banedanmarks overvågning heraf. Forslaget flugter med, at myndigheder efter den almindelige forvaltningsret har mulighed for at stille vilkår i en VVM-tilladelse, forudsat at vilkårene er saglige og proportionale med projektets art, placering og dimensioner samt omfanget, men med henblik på at skabe klar hjemmel til at stille vilkår, er det vurderingen at der bør fremgå en udtrykkelig bestemmelse herom i lovforslaget.

Det foreslås endvidere i vejlovens § 17 l og jernbanelovens § 38 l, at Trafik- og Byggestyrelsen kan tage tilladelsen op til revurdering og om nødvendigt meddele forbud og påbud, i de tilfælde, hvor forudsætningerne for at meddele tilladelsen med de eksisterende vilkår, er svigtet. I alvorlige tilfælde kan Trafik- og Byggestyrelsen tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår, forudsat at vilkårene ligger inden for lovens anvendelsesområde og stilles med henblik på opfyldelse af lovens formål i en eksisterende tilladelse.

Det skal som også nævnt ovenfor bemærkes, at kravet om administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen ikke finder anvendelse i de tilfælde, hvor Folketinget meddeler tilladelse til projektet ved en anlægslov, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 a, stk. 3 og jernbanelovens § 38 a, stk. 3. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Den henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens §§ 17 a, 17 b, 17 g, 17 j, 17 k og 17 l samt jernbanelovens §§ 38 a, 38 b, 38 g, 38 j, 38 k og 38 l.

2.2.2. Screening

2.2.2.1. Gældende ret

I overensstemmelse med VVM-direktivet er det for projekter, der er omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 2, ikke obligatorisk at udarbejde en miljøkonsekvensrapport. I stedet underkastes de af Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter, som er opført på bilag 2, en procedure, hvorefter Naturstyrelsen vurderer, om det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet (screening). I henhold til VVM-direktivet kan medlemsstaterne foretage denne vurdering ved en undersøgelse af projektet i hvert enkelt tilfælde. Medlemsstaterne kan også vælge at fastsætte tærskelværdier eller kriterier til brug for denne afgørelse, eller medlemsstaterne kan beslutte at anvende begge disse procedure. Under alle omstændigheder skal der i forbindelse med screeningen tages hensyn til relevante udvælgelseskriterier, som er fastsat i direktivets bilag III. Disse udvælgelseskriterier omfatter projektets karakteristika, placering samt kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning.

I overensstemmelse med direktivet kan det udledes af VVM-bekendtgørelsen, at projekter, der er opført på bekendtgørelsens bilag 2, skal gennemgå en screeningsprocedure med henblik på at afgøre, om det pågældende projekt er VVM-pligtigt. VVM-bekendtgørelsen fastsætter ikke tærskelværdier eller andre kriterier for Naturstyrelsens vurdering af et projekt, der er opført på bilag 2. Naturstyrelsen foretager således en konkret vurdering af det pågældende projekt i hvert enkelt tilfælde med henblik på at afgøre,

om projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet. I denne vurdering tager Naturstyrelsen hensyn til kriterierne i bekendtgørelsens bilag 3, som svarer til direktivets bilag III.

Hvis screeningen viser, at det anmeldte projekt kan forventes at have væsentlige miljømæssige indvirkninger, træffer Naturstyrelsen afgørelse om, at det anmeldte projekt er VVM-pligtigt, og projektet følger herefter samme procedure, som projekter, der er opført på bilag 1, og som er umiddelbart VVM-pligtige.

Hvis screeningen viser, at det anmeldte projekt ikke er VVM-pligtigt, meddeler Naturstyrelsen skriftligt Vejdirektoratet eller Banedanmark, at anlægget ikke antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, og projektet skal således ikke gennemgå en VVM-procedure. Naturstyrelsens afgørelse skal offentliggøres umiddelbart herefter, herunder Naturstyrelsens begrundelse for, at anlægget ikke vurderes VVM-pligtigt.

2.2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Direktivets bestemmelse om en screeningsafgørelse for projekter, der er opført på direktivets bilag II, videreføres i det ændrede VVM-direktiv. Det fremgår også fortsat af direktivet, at medlemsstaterne kan beslutte, at screeningsafgørelsen skal træffes på baggrund af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, eller ved at medlemsstaterne fastsætter tærskelværdier eller kriterier for vurderingen, eller på baggrund af begge disse procedure. Kravene til screeningsproceduren er dog med ændringsdirektivet tydeliggjort ved, at kriterierne i direktivets bilag III om til bestemmelse af, hvorvidt projekter, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, er uddybet og opdateret i forhold til miljøbegrebet generelt. Som noget nyt er der nu også fastsat krav til, hvad screeningsafgørelser skal indeholde, og hvordan de skal begrundes. Ændringerne skal bl.a. sikre, at der kun foretages miljøkonsekvensvurdering af projekter, der kan forventes at få væsentlige virkninger for miljøet. Derved undgår man en unødvendig byrde i forbindelse med mindre projekter. Samtidig indføres der med ændringsdirektivet et nyt bilag IIA, som indeholder en liste over de mindsteoplysninger, som bygherren skal give i sin ansøgning i forbindelse med en screeningsafgørelse. Endelig indføres der tidsfrist for myndigheden til at træffe screeningsafgørelsen på op til 90 dage. Kun i særlige konkrete tilfælde vil myndigheden kunne overskride fristen. Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor sagen er tilstrækkelig oplyst.

Det foreslås i vejlovens § 17 d og jernbanelovens § 38 d at videreføre den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter screeningsafgørelsen foretages på baggrund af en konkret vurdering af det anmeldte projekt i hvert enkelt tilfælde, og at der således ikke fastsættes tærskelværdier eller kriterier for vurderingen af det pågældende projekt. Som noget nyt vil det dog, som nævnt, være Trafik- og

Byggestyrelsen som foretager vurderingen og træffer screeningsafgørelse. Det foreslås dog i vejlovens § 17 d, stk. 5, og jernbanelovens § 38 d, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse.

Det foreslås desuden at videreføre den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter direktivets bilag III om kriterier for myndighedernes vurdering af screeningspligtige projekter indgår i den generelle implementering af VVM-direktivet, dvs. som bilag 5 til dette lovforslag med de opdateringer af bilaget, som følger af ændringsdirektivet.

Direktivets nye bilag II.A. foreslås implementeret i vejlovens § 17 c og jernbanelovens § 38 c, således at minimumskravene til Vejdirektoratets og Banedanmarks oplysninger ved ansøgning om en screeningsafgørelse af et konkret projekt fremgår af lovens bestemmelser. Endvidere vedlægges bilaget som bilag 2 a til dette lovforslag.

Endelig foreslås det i medfør af vejlovens § 17 e og jernbanelovens § 38 e, at der fastsættes en tidsfrist for Trafik- og Byggestyrelsen til at træffe screeningsafgørelsen, på op til 90 dage i overensstemmelse med direktivets krav. Kun i særlige konkrete tilfælde vil myndigheden kunne overskride fristen. Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor sagen er tilstrækkelig oplyst.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens § 17 d og § 17 e samt jernbanelovens § 38 d og 38 e..

2.2.3. Scoping

2.2.3.1. Gældende ret

Det gældende VVM-direktiv fastsætter i artikel 5, stk. 2, at VVM-myndigheden, hvis bygherren forlanger det, inden en ansøgning om tilladelse indgives, udtaler sig om, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensvurderingen (scoping). VVM-myndigheden skal i den forbindelse rådføre sig med berørte myndigheder. Direktivet giver også mulighed for, at medlemsstaterne kan fastsætte bestemmelse om, at VVM-myndigheden skal afgive en sådan udtalelse, uanset om bygherren anmoder herom.

I Danmark har scoping tidligere været udformet som indkaldelse af idéer og forslag (idéfasen) efter planlovens § 23 c, idet miljøkonsekvensrapporten skulle indgå i et kommuneplantillæg. Ved lov nr. 1630 af 26. december 2013 blev udarbejdelsen af det obligatoriske kommuneplantillæg til miljøkonsekvensrapporten ophævet, således at rapporten kunne udarbejdes som et selvstændigt dokument. Ved ændringen af VVM-bekendtgørelsen i den forbindelse, jf. bekendtgørelse nr. 1654 af 27.

december 2013, blev idéfasen videreført som obligatorisk scopingfase, hvor ikke alene berørte myndigheder, men også offentligheden høres. Der er altså i medfør af VVM-bekendtgørelsen fastsat bestemmelse om obligatorisk scopingfase (uanset om bygherren anmoder herom), ligesom den høring der i den forbindelse skal gennemføres også omfatter offentligheden og ikke alene berørte myndigheder.

2.2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

VVM-direktivets artikel 5, stk. 2, viderefører regler om en scopingfase i de tilfælde, hvor bygherren anmoder om en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten. Den kompetente myndighed skal også fortsat høre berørte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse, ligesom direktivet også fortsat giver mulighed for, at medlemsstaterne kan kræve, at VVM-myndigheden afgiver en udtalelse, uanset om bygherren anmoder herom.

Det fremgår nu af direktivets artikel 5, stk. 1, at såfremt der afgives en sådan udtalelse skal miljøkonsekvensrapporten være baseret på denne udtalelse og indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves, for at der kan nås frem til en begrundet konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder. For at undgå dobbeltarbejde skal bygherren ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning.

Vejdirektoratet og Banedanmark har stor erfaring med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter i forbindelse med etablering af statslige vej- og jernbaneprojekter. Henset til styrelsernes store erfaring på området vurderer Transport- og Bygningsministeriet ikke, at de gældende regler om en obligatorisk scopingfase for Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter er påkrævet.

Det foreslås således, at der ikke længere skal være krav om en obligatorisk scopingfase for statslige vej- og baneprojekter, samt at alene berørte myndigheder – og altså ikke offentligheden – skal høres i de tilfælde, hvor der gennemføres en scopingfase. Dette er i overensstemmelse med direktivets formål om en scopingfase. Det foreslås dermed i vejlovens § 17 f og jernbanelovens § 38 f, at Vejdirektoratet og Banedanmark i overensstemmelse med direktivets krav i hvert enkelt tilfælde kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at igangsætte en scopingfase. Trafik- og Byggestyrelsen vil i den forbindelse skulle høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver en udtalelse. Såfremt Vejdirektoratet og Banedanmark anmoder om en udtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, skal miljøkonsekvensrapporten være baseret på denne udtalelse.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 f og jernbanelovens § 38 f..

2.2.4. Bygherrens kompetente eksperter og VVM-myndighedens ekspertise

2.2.4.1. Gældende ret

Det gældende VVM-direktiv stiller ikke krav om brug af kompetente eksperter, når bygherren udarbejder en miljøkonsekvensrapport eller krav til VVM-myndighedens ekspertise.

Udgangspunktet for implementeringen af VVM-direktivet i dansk ret er således, at der ikke stilles krav om brug af rådgivere, ligesom der heller ikke stilles krav til rådgivernes kompetence i forbindelse med bygherrens udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport. Der stilles heller ikke i direktivet indholdsmæssige krav til myndighedernes saglige kompetence på det område, som de efter ressortfordelingen skal varetage, når myndigheden skal gennemføre en VVM-procedure og vurdere en miljøkonsekvensrapport. Uanset at direktivet ikke stiller krav om saglige kompetencer, følger det dog af den almindelige forvaltningsret, at en myndighed skal have fornødne saglige forudsætninger til at varetage myndighedens opgaver.

Etableringen af projekter, hvor Vejdirektoratet eller Banedanmark er omfattet af krav om udbud af rådgivningsydelsen, kan dog medføre, at der stilles krav til rådgivernes miljømæssige ekspertise på de respektive områder.

2.2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er i forbindelse med ændringen af VVM-direktivet i 2014 fastsat krav om, at bygherrens miljøkonsekvensrapport skal udarbejdes af kompetente eksperter og at VVM-myndigheden har eller kan få adgang til den tilstrækkelige ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten, jf. artikel 5, stk. 3 i litra a og c.

Det indholdsmæssige niveau for eksperternes viden adresseres overordnet i præambelens betragtning nr. 33, idet sådanne eksperter, der forestår udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporter, bør være kvalificerede og kompetente. Det fremgår også, at der ved de kompetente myndigheders undersøgelse af et projekt er brug for tilstrækkelig ekspertise på det for projektets relevante område for at sikre, at de oplysninger, som bygherren fremlægger, er fuldstændige og af høj kvalitet. Endelig fremgår det, at medlemsstaterne om nødvendigt skal sørge for, at myndigheder, som måtte være i besiddelse af relevante oplysninger, stiller disse til rådighed for bygherren.

Transport- og Bygningsministeriet finder, at de eksisterende rammebetingelser (markedsbetingelser for rådgivning samt eventuel efterprøvelse af miljøkonsekvensrapporten og myndighedens miljøvurdering ved domstolene) for eksperternes rådgivningsydelse, og Vejdirektoratets og Banedanmarks erfaringsopbygning generelt set imødekommer de forventninger, som direktivet afspejler. Det er således Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at miljøkonsekvensvurderinger for projekter under Transport- og Bygningsministeriets ressort, allerede i dag er fuldstændige og af høj kvalitet.

Med henblik på at opfylde direktivets artikel 5, stk. 3, litra a foreslås det dog, at der fastsættes en bestemmelse i vejlovens § 17 g, stk. 7, og jernbanelovens § 38 g, stk. 7, der fastslår, at det er Vejdirektoratets og Banedanmarks ansvar, at de anvendte rådgivere til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten for det konkrete projekt er kvalificerede og kompetente eksperter, der besidder den relevante uddannelse og den tilstrækkelige erfaring. For Trafik- og Byggestyrelsen foreslås det i vejlovens § 17 h, stk. 1, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1, at fastsætte krav om, at styrelsen skal sikre, at den har, eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge de miljøkonsekvensrapporter, som Vejdirektoratet og Banedanmark fremlægger.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 g, stk. 7 og 17 h, stk. 1, samt jernbanelovens § 38 g, stk. 7 og 38 h, stk. 1.

2.2.5. Overvågning

2.2.5.1. Gældende ret

Overvågning sker i dag såvel på det generelle niveau (optælling mv.) som på det konkrete projektniveau (miljøvurderingens overvågningsprogram i miljørapporten og navnlig som en del af den konkrete miljøgodkendelse).

2.2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

SMV-direktivet forpligter i dag i artikel 10 medlemsstaterne til at overvåge planers og programmets væsentlige indvirkning på miljøet. Overvågning er et vigtigt element i direktivet, da den gør det muligt at sammenligne resultaterne af miljøvurderingen med de miljøpåvirkninger, som faktisk forekommer. Direktivet foreskriver ikke, hvorledes væsentlige miljøpåvirkninger skal overvåges; f.eks. hvilke organer der er ansvarlige for overvågning, tidspunktet og hyppigheden af overvågningen eller, hvilke metoder der skal anvendes. Overvågningen skal omfatte de væsentlige miljøpåvirkninger. Disse inkluderer i princippet alle former for virkninger, herunder positive, negative, forudsete og uforudsete.

Ændringen af VVM-direktivet tager udgangspunkt i SMV-direktivets formuleringer, men for det første omfatter kravet om overvågning kun de projekter, der har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet. For det andet angår overvågningen de foranstaltninger, der træffes for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljø. For det tredje omtales ikke de former for virkninger (positive, negative, forudsete og uforudsete), som overvågningen kan omfatte. For det fjerde forudsættes det, at det er bygherren, der foretager overvågningen, og endelig for det femte giver VVM-direktivet mulighed for, at eksisterende overvågnings- og monitoringsordninger, nationale som EU-retlige, kan anvendes med henblik på at undgå dobbeltovervågning.

Lovforslaget indeholder på den baggrund krav om overvågning af projekter, der har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet. Indholdet og omfanget af overvågningsordninger vil i sagens natur afhænge af det konkrete projekt.

Det foreslås således, at Trafik- og Byggestyrelsen i den administrative tilladelse skal stille vilkår om Vejdirektoratets eller Banedanmarks overvågning, hvis projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet. Kræves der andre tilladelser til projektets anlæg, drift og eventuelle nedrivning, kan vilkår om overvågning fastsættes i sådanne tilladelser, såfremt der er hjemmel som tilladelsen eller tilladelserne udstedes på grundlag af.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser om tilsyn og håndhævelse af vilkårene.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 k, stk. 3 samt jernbanelovens 38 k, stk. 3.

2.2.6. Inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder

2.2.6.1 Gældende ret

Ligesom kravet om tilladelse og vurderingen af projektets indvirkning på miljøet, jf. afsnit 2.2.1., er inddragelse af offentligheden et væsentligt element i VVM-processen. VVM-direktivet indeholder derfor i artikel 6, 7 og 9 bestemmelser, som alle vedrører inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Reglerne om høring i direktivet opfylder Århuskonvention af 25. juni 1998 om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet

(herefter Århuskonventionen), der har til formål at sikre offentlighedens deltagelse i forbindelse med vedtagelsen af konkrete projekter.

De gældende regler i VVM-bekendtgørelsen fastsætter i overensstemmelse med direktivets krav bestemmelser om inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder i de forskellige faser af VVM-proceduren.

Screening

VVM-bekendtgørelsen forudsætter, at berørte myndigheder inddrages i høringen over screeningsafgørelser. Der er ingen frist i bekendtgørelsen. Såfremt den kompetente myndighed vurderer, at et ansøgt projekt ikke er VVM-pligtigt, offentliggøres denne afgørelse, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2. Offentligheden skal i den forbindelse have stillet oplysninger om ansøgningen, afgørelsen med begrundelse, samt angivelse af, hvor der kan indhentes yderligere oplysninger, til rådighed.

Scopingfasen

Offentligheden og berørte myndigheder skal have mulighed for at påvirke indholdet af VVM-redegørelsen og komme med synspunkter og forslag. Idefasen består i, at offentliggøre bygherrens projektønske med indkaldelse af ideer og forslag til processen. Idefasen skal være minimum 14 dage, men for større projekter er der praksis på op til 8 uger for at sikre tilstrækkelig tid til afholdelse af borgermøder (der dog ikke er et krav).

Miljøkonsekvensrapporten

Når miljøkonsekvensvurderingen er udarbejdet offentliggøres redegørelsen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder. Høringsfristen skal mindst være 8 uger, jf. VVM-bekendtgørelsens § 6, stk. 2.

International høring

Miljø- og Fødevareministeriet er ressortmyndighed for kontakter til nabostater i forbindelse med gennemførelsen af international høring for de projekter, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat.

Afgørelsen

Når den kompetente myndighed har truffet afgørelse om at tillade et anlæg, skal denne afgørelse offentliggøres, jf. VVM-bekendtgørelsens § 7. Offentliggørelsen skal mindst indeholde 1) oplysning om indholdet af beslutningen, begrundelser og betragtninger, der ligger til grund for beslutningen, 2) en beskrivelse af de vigtigste foranstaltninger til at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere de værste

skadelige virkninger af anlægget, og 3) VVM-tilladelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet til den.

Såfremt myndigheden har truffet afgørelse om ikke at tillade et anlæg, skal denne afgørelse og begrundelsen herfor offentliggøres, VVM-bekendtgørelsens § 7, stk. 4.

2.2.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ændringen af VVM-direktivet i 2014 viderefører i artikel 6, 7 og 9 krav om inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder. Som noget nyt fremgår det af direktivets artikel 6, stk. 5, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau. Endvidere fastsættes det, at høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensvurderingen ikke må være kortere end 30 dage.

VVM-direktivet foreslås implementeret i vejloven og jernbaneloven således, at direktivets krav til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder i de forskellige faser af VVM-processen, sikres.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets og Banedanmarks hjemmesider og høringsportalen, med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse at gældende praksis, hvorefter oplysninger, herunder høringer, om statslige vej- og baneprojekter offentliggøres på Vejdirektivets og Banedanmarks hjemmesider og høringsportalen, imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projektet, herunder projektets indvirkning på miljøet.

I medfør af de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 r og jernbanelovens § 38 r kan transport- og bygningsministeren desuden fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysning om projektet skal ske via en central elektronisk portal.

Screening

Det foreslås i vejlovens § 17 d, stk. 4, og jernbanelovens § 38 d, stk. 4, at Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden Trafik- og Byggestyrelsen træffer en screeningsafgørelse. Det foreslås desuden i vejlovens § 17 e, stk. 3, og jernbanelovens § 38 e, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre screeningsafgørelsen.

Scopingfasen

Det foreslås i vejlovens § 17 f, stk. 2, og jernbanelovens § 38 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder forud for Trafik- og Byggestyrelsen udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som Vejdirektoratet og Banedanmark skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten. Som nævnt i afsnit 2.2.3 ændres gældende ret dermed således, at offentligheden ikke længere skal høres i forbindelse med en scopingfase, hvilket er i overensstemmelse med de krav direktivet stiller, og i øvrigt formålet med direktivets bestemmelser om en scopingfase.

Miljøkonsekvensrapporten

Det foreslås i vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen skal sende miljøkonsekvensrapporten i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at afgive udtalelse til miljøkonsekvensrapporten, herunder ansøgningen om tilladelse. Fristen herfor fastsættes i lovforslaget til minimum 30 dage.

International høring

Det foreslås i vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2, at der skal gennemføres internationale høringer i de tilfælde, hvor projektet har grænseoverskridende effekter, dvs. kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat. I praksis gennemføres denne høring af miljø- og fødevarerministeren, som er udpeget til ressortmyndighed for gennemførelse af internationale høringer.

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 7, hvor processen for initiering af høring af nabostater af et konkret projekt beskrives. Bestemmelsen omhandler primært høring af nabostater, når et projekt på dansk grund enten forventes at have grænseoverskridende væsentlige påvirkninger af miljøet, eller når et projekts udstrækning i sig selv er grænseoverskridende, som f.eks. planlægningen for eller etableringen af visse infrastrukturprojekter kan være det.

Afgørelsen

Det foreslås i vejlovens § 17 o, stk. 1, og jernbanelovens § 38 o, stk. 1, at Trafik- og Byggestyrelsen efter at have truffet afgørelse om at give eller nægte tilladelse straks skal informere offentligheden og berørte myndigheder og sikre, at oplysninger 1) om indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil, 2) om de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlighedens deltagelse, 3) om resumeet af resultaterne af de høringer, der er foretaget samt 4) der er indsamlet til brug for miljøkonsekvensrapporten, evt. supplerende oplysninger og resultatet af høringerne, stilles til rådighed for offentligheden

Endelig foreslås det i vejlovens § 17 o, stk. 2, og jernbanelovens § 38 o, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle medlemsstater, der er blevet hørt ved projekter med grænseoverskridende effekter, ved at fremsende de oplysninger, der er nævnt ovenfor.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens §§ 17 d, stk. 4, 17 e, stk. 3, 17 f, stk. 1 og 2, 17 h, stk. 2, 17 i, stk. 1 og 2, 17 o, stk. 1 og 2 og 17 r, samt jernbanelovens §§ 38 d, stk. 4, 38 e, stk. 3, 38 f, stk. 1 og 2, 38 h, stk. 2, 38 i, stk. 1 og 2, 38 o, stk. 1 og 2 og 38 r..

2.2.7. Forebyggelse af interessekonflikt

2.2.7.1. Gældende ret

På samme måde som en sagsbehandler kan komme i en sådan interessekonflikt i en konkret sag, at der foreligger inhabilitet efter forvaltningslovens kapitel 2, er det fast antaget i praksis, at også myndigheder som sådan kan befinde sig i en situation, hvor myndigheden er inhabil. Forvaltningsloven indeholder ikke regler, der håndterer sådanne interessekonflikter, men efter den praksis, som er udviklet hos Folketingets Ombudsmand og statsforvaltningerne, antages det, at forvaltningslovens kapitel 2 om personlig, speciel inhabilitet finder anvendelse med de modifikationer, som er nødvendige, for at vurdere en myndigheds inhabilitet. Til dette generelle regelsæt findes der i sektorlovgivningen særskilte regler, som tager sigte på at håndtere tilfælde, hvor der opstår spørgsmål med hensyn til myndighedsinhabilitet. Planlovens regler indeholder ikke i dag særlige regler, der har til formål at forebygge interessekonflikter i forbindelse med VVM-procedurer.

2.2.7.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det følger af VVM-direktivets artikel 9 a, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt.

Det fremgår også, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherre, skal medlemsstaterne som led i deres strukturering af administrative kompetencer i det mindste sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af de opgaver, der følger af direktivet.

Trafik- og Byggestyrelsen udpeges i denne lov som kompetent VVM-myndighed og er således ansvarlig for, at der gennemføres en VVM-procedure for Vejdirektoratets og Banedanmarks anlægsprojekter.

Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse bl.a. træffe screeningsafgørelser og meddele VVM-tilladelse til projektet.

Trafik- og Byggestyrelsen varetager allerede i dag rollen som kompetent VVM-myndighed i henhold til havnelovgivningen, for så vidt angår projekter på søterritoriet indenfor en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde. Trafik- og Byggestyrelsen har således allerede i dag erfaring med miljøvurdering af konkrete projekter.

Det foreslås det i vejlovens § 17 p og jernbanelovens § 38 p, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse i henhold til vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt Transport- og Bygningsministeriets departements instruktionsbeføjelse, når Trafik- og Byggestyrelsen varetager opgaver i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure af statslige vej- og jernbaneprojekter og skal meddele administrativ tilladelse hertil.

Det kan hertil bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen allerede i dag er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i relation til Trafik- og Byggestyrelsens rolle som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. Trafik- og Byggestyrelsen er således allerede i dag tildelt en rolle efter hvilken styrelsen skal fungere uafhængig af departementet og dets øvrige styrelser.

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at den tilladelsesgivende myndighed ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

Endelig kan det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser kan efterprøves ved domstolene, jf. afsnit 2.4. om søgsmål.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens § 17 p samt jernbanelovens § 38 p.

2.2.8. One stop shop

2.2.8.1. Gældende ret

I forhold til miljøvurderingen af den kommunale planlægning efter planloven har det siden 2005 været muligt at samkøre høringsprocesser og vurderinger efter den gældende miljøvurderingslov, som indeholder regler for strategiske miljøvurderinger (SMV), og VVM-reglerne i planloven, når kommunalbestyrelsen skulle udarbejde planlægning og vurdering for et konkret projekt. Det har især haft betydning for de kommuneplantillæg, som det frem til 1. januar 2013 var obligatorisk for kommunalbestyrelsen at udarbejde for VVM-pligtige projekter. Dette processuelle overlap mellem miljøvurderingen af planlægningen (SMV) og miljøvurderingen af konkrete projekter (VVM) svarer til den koordinerende procedure, der omtales i SMV-direktivets artikel 11, stk. 2.

Der er i dag ikke etableret ordninger som samkører processer og vurderinger vedrørende VVM-direktivet, direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) og/eller direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet).

2.2.8.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med det ændrede VVM-direktiv bliver det obligatorisk at organisere en 'one stop shop', hvor det er relevant, når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det ændrede VVM-direktiv giver også medlemsstaterne mulighed for at fastlægge en samordnet og/eller fælles procedure, for projekter, for hvilket kravet om en miljøkonsekvensvurdering hidrører både fra VVM-direktivet og anden EU-lovgivning.

Ved 'one stop shop' forstås, at bygherren kun behøver at henvende sig til én myndighed for at ansøge om en tilladelse. Afhængig af den konkrete udformning af ordningen kan der være tale om at samkøre forskellige tilladelses-, dispensations- eller godkendelsesordninger. Selve organiseringen af 'one stop shop' sker ved, at den VVM-kompetente myndighed fastlægger samordnede og/eller fælles procedurer, der opfylder kravene i disse direktiver, hvor dette er relevant.

Det foreslås derfor i vejlovens § 17 s og jernbanelovens § 38 s, at transport- og bygningsministeren, fastsætter regler om samordnede og eller fælles procedurer ('one stop shop') for statslige vej- og jernbaneprojekter, hvor kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører både fra denne lov og fra fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det skal bemærkes, at hensynet bag bestemmelsen er at undgå, at en bygherre skal henvende sig til flere tilladelsesgivende myndigheder for at gennemføre ét projekt. Ved etablering af one stop shop sikrer man, at bygherren kun skal henvende sig til én myndighed for at få de nødvendige tilladelser til et

projekt. Implementeringen af VVM-direktivet i vejloven og jernbaneloven vil kun vedrøre de tilfælde, hvor Vejdirektoratet og Banedanmark, som offentlig bygherre, skal gennemføre projektet.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens § 17 s samt jernbanelovens § 38 s.

2.3. Statslige vej- og jernbaneanlæg (anlægslovssporet)

2.3.1. Krav om tilladelse og et projekts indvirkning på miljøet

2.3.1.1. Gældende ret

I Danmark er der tradition for, at større transportinfrastrukturprojekter vedtages i enkeltheder af Folketinget ved en anlægslov, hvorved projektet opnår den fornødne miljøtilladelse forud for gennemførelse af projektet. Anlægsloven er dermed den samlede bemyndigelse til transport- og bygningsministeren til at gennemføre det pågældende projekt.

Disse projekter var tidligere formelt undtaget VVM-direktivets anvendelsesområde, jf. det 2011-direktivets artikel 1(4), og dermed også undtaget den danske implementering i bl.a. planloven, idet målene med VVM-direktivet, blev opnået gennem lovgivningsprocessen. Det betyder bl.a., at der ikke skal meddeles administrativ VVM-tilladelse til projektet, idet Folketingets vedtagelse af anlægsloven træder i stedet.

EU-Domstolen har flere gange taget stilling til udstrækningen af VVM-direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved lov. EU-Domstolen har i den forbindelse fastslået, at direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved lov, kun kan finde anvendelse, hvis loven frembyder samme kendetegn, som en tilladelse. Den skal altså give bygherren ret til at gennemføre projektet. Derudover skal projektet være vedtaget tilstrækkeligt præcist og endeligt, således at loven i lighed med en tilladelse indeholder alle de elementer i projektet, som er relevante for vurdering af dettes indvirkning på miljøet. Lovgiver skal således være i besiddelse af alle tilstrækkelige miljøoplysninger på tidspunktet for vedtagelsen af projektet. Dette skal mindst omfatte en beskrivelse af projektet med oplysninger om placering, art og dimensioner, en beskrivelse af påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere betydelige skadelige virkninger og de data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere, hvilke væsentlige virkninger projektet vil kunne få for miljøet.

I praksis har undtagelsen for projekter, der vedtages ved anlægslov altså betydet, at Transport- og Byggeministeriets projekter i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis, forud for anlægslovens

vedtagelse, har gennemgået en miljømæssig vurdering, og offentligheden er blevet inddraget i processen i samme omfang, som hvis projekterne var omfattet af direktivet. Vejdirektoratet, Banedanmark eller det typisk statslige selskab, som transport- og bygningsministeren har bemyndiget hertil, har således varetaget alle relevante opgaver i relation til gennemførelsen af VVM-undersøgelser i overensstemmelse med VVM-direktivets krav. Uanset disse projekter således har været undtaget fra direktivets anvendelsesområde er de materielle krav, der følger af direktivet i praksis dog blevet fulgt. Dermed er det sikret, at anlægsloven i lighed med en administrativ tilladelse har indeholdt alle de elementer i projektet, som er relevante for vurderingen af projektets indvirkninger på miljøet.

2.3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det ændrede VVM-direktiv fra 2014 ophæver artikel 1(4), som undtager anlægslovsprojekter fra VVM-direktivets anvendelsesområde. Ophævelsen af bestemmelsen har til formål at tydeliggøre anvendelsesområdet for direktivet på baggrund af erfaringerne fra gennemførelsen og EU-Domstolens retspraksis. Ophævelsen af bestemmelsen vil samtidig gøre det klart, at projekter, der meddeles tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, skal gennemgå en VVM-procedure, inden de vedtages - på samme måde, som projekter der meddeles administrativ tilladelse

Det foreslås, at den nuværende model, hvorefter statslige vej- og jernbaneprojekter vedtages af Folketinget ved anlægslov, opretholdes. Det vil betyde, at Folketingets vedtagelse af anlægsloven fortsat vil være den samlede bemyndigelse for transport- og bygningsministeren til at igangsætte et givent projekt, og loven vil træde i stedet for en administrativ VVM-tilladelse. Det foreslås dermed i vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, at Vejdirektoratets og Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige vej- og baneprojekter ikke kræver administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, når projektet opnår Folketingets tilladelse ved anlægslov.

Modellen sikrer, at statslige vej- og jernbaneprojekter, der ofte er komplekse, bekostelige og omfatter store arealer med stor betydning for borgere og virksomheder, ikke igangsættes, før Folketinget har taget stilling til projektet i sin helhed. Samtidig sikres det i overensstemmelse med direktivets formål, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en miljøvurdering inden igangsættelse af projektet.

Da VVM-direktivet ikke længere formelt undtager anlægslovsprojekter fra direktivets anvendelsesområde, vil projekterne som noget nyt, skulle følge den foreslåede implementerede de VVM-procedure for statslige vej- og jernbaneprojekter i henholdsvis vejloven og jernbaneloven.. n I praksis vil ophævelsen af direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved særlig national lov, ikke medføre større ændringer i forhold til den nuværende retstilstand. Den væsentligste ændring er

som beskrevet, at den gældende praksis bliver formaliseret ved implementering i henholdsvis vejloven og jernbaneloven.

VVM-proceduren for projekter, der vedtages ved anlægslov, svarer indholdsmæssigt til den procedure, der er fastlagt i den administrative procedure, jf. nærmere i afsnit 2.2, dog med de processuelle fravigelser, som er nødvendige, for at opretholde den gældende praksis, hvorefter større vej- og baneprojekter vedtages ved anlægslov.

Vejdirektoratet og Banedanmark vil således ikke i disse tilfælde indgive ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 b og jernbanelovens § 38 b, medmindre der er tale om et projekt opført på bilag 2, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse. I stedet vil projektet blive igangsat på baggrund af en politisk beslutning – typisk en konkret politisk aftale mellem regeringen og en kreds af forligspartier. Vejdirektoratet og Banedanmark skal, inden projektet vedtages ved anlægslov, udarbejde en miljøkonsekvensrapport, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g. Denne bestemmelse regulerer det indholdsmæssige niveau af miljøkonsekvensrapporten, og denne finder anvendelse for alle projekter, hvad enten de vedtages ved anlægslov eller meddeles administrativ tilladelse.

Når høringen er afsluttet, jf. nærmere afsnit 2.3.6, kan Folketinget vedtage projektet ved en anlægslov, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 n og jernbanelovens § 38 n. Anlægsloven skal beskrive anlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. Indholdet af de oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven, svarer således til karakteren af de oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen administrativt skal træffe afgørelse om på baggrund af de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal desuden sikre, jf. de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 n, stk. 2 og jernbanelovens § 38 n, at tilsvarende oplysninger, som den administrative tilladelse skal indeholde, herunder de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt modvirke væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse, stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovsforslagets fremsættelse.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal ligeledes sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt, hvilket svarer til det krav, der stilles i den administrative procedure.

Det foreslås desuden i vejlovens § 17 n, stk. 3, og jernbanelovens § 38 n, stk. 3, at såfremt projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, skal der i anlægsloven fastsættes bestemmelser om Vejdirektoratets og Banedanmarks overvågning heraf. Dette svarer til de krav, der stilles i den administrative procedure.

Ved etablering af anlæg i medfør af anlægslove fører transport- og bygningsministeren tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i rapporten. Det vil i praksis være Vejdirektoratet og Banedanmark, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægslovsloven. Det gælder bl.a. også i forhold til afværgeforanstaltninger som beskrives i bemærkningerne til loven, herunder at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt.

Overvågningen skal i lovens bemærkninger beskrive den opfølgning og evaluering, der skal ske i forbindelse med etablering af f.eks. afværgeforanstaltninger. I de tilfælde, hvor overvågning kan ske gennem eksisterende overvågning herunder den som Miljø- og Fødevarerministeriet foretager, bør man gøre brug af tilgængelige data.

Endelig skal Vejdirektoratet og Banedanmark efter de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 k, stk. 4, og jernbanelovens § 38 k, stk. 4, underrette transport- og bygningsministeren, hvis der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger, som nævnt i de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 l, stk. 1, og jernbanelovens § 38 l, stk. 1, om projektets skadelige indvirkninger på miljøet. Såfremt Transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en projektændring som vil forudsætte en ændring af anlægsloven underretter ministeren herefter Folketingets Transportudvalg. Det kan endvidere ikke udelukkes, at de nævnte konsekvenser kan have en sådan karakter, at transport- og bygningsministeren underretter transportudvalget, uden det nødvendigvis fører til en ændringslov. Proceduren som er fastlagt i de foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 n og jernbanelovens § 38 n, skal sikre, at der stilles samme krav til de oplysninger, der skal stilles til rådighed for Folketinget, som stilles til de oplysninger, der skal stilles til rådighed for Trafik- og Byggestyrelsen til brug for meddelelse af en administrativ tilladelse.

Det skal bemærkes, at såfremt der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette følge den

administrative procedure, som fastlagt i denne lov. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt at fremsætte en ændringslov. Transport- og bygningsministeren vil i givet fald rette henvendelse til Transportudvalget og forligskredsen bag det konkrete projekt med henblik på at aftale processen herfor.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til de foreslåede bestemmelser til vejlovens § 17 a, stk. 3, 17 b, 17 g, 17 n, 17 i, 17 k, stk. 4 og 17 l, stk. 1 samt jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 38 b, 38 g, 38 n, 38 i, 38 k, stk. 4 og 38 l.

2.4. Søgsmål

2.4.1. Gældende ret

VVM-direktivets artikel 11, stk. 1, fastsætter krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, eller som gør gældende, at en rettighed er krænket, når dette er en forudsætning i henhold til medlemsstatens forvaltningsretlige regler, har adgang til ved en domstol eller et andet uafhængigt og upartisk ved lov nedsat organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af direktivets bestemmelser om offentlig deltagelse. Direktivet bestemmer i artikel 11, stk. 3, at medlemsstaterne skal fastsætte, hvad der forstås ved tilstrækkelig interesse og krænkelse af en rettighed. I den forbindelse følger det af direktivet, jf. artikel 1, stk. 2, litra 3 at den berørte offentlighed defineres som den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i de beslutningsprocedurer, som miljøkonsekvensvurderingen udarbejdes i henhold til. Enhver ikke-statslig organisation, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som opfylder alle krav efter national lovgivning, anses for omfattet heraf.

Muligheden for efterprøvelse skal i overensstemmelse med Århuskonventionen, som er indarbejdet i VVM-direktivet, være fair, rimelige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

I medfør af VVM-bekendtgørelsen er der fastsat bestemmelse om, at Natur- og Miljøklagenævnet behandler klager over administrative afgørelser. De af Transport- og Bygningsministeriets projekter, som opnår tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, kan efter gældende regler alene prøves ved domstolene.

2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

VVM-direktivets artikel 11, stk. 1 viderefører krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at den berørte offentlighed har adgang til at få efterprøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse som er omfattet af direktivets bestemmelser om offentlig deltagelse.

Transport- og Bygningsministeriets opgave er bl.a. at sikre det samlede danske transportsystem. De transportinfrastrukturprojekter, som ministeriet skal gennemføre, har stor betydning for den enkelte borger og virksomhed, ligesom projekterne generelt har væsentlig samfundsmæssig interesse i forhold til at sikre fortsat vækst og udvikling i Danmark. Transport- og Bygningsministeriet lægger derfor i forbindelse med etablering, udvidelse og ændring af statslige vejprojekter vægt på at sikre projekternes fremdrift. Endvidere lægger Transport- og Bygningsministeriet vægt på hensynet til de borgere og virksomheder, som berøres særligt indgribende af projektet og skal eksproprieres som følge af etableringen af et projekt. Hensynet til disse nødvendiggør, at projekterne kan gennemføres hurtigst muligt, efter der er truffet beslutning herom.

Det foreslås derfor i vejlovens § 132, stk. 6, og jernbanelovens § 115 a, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. I stedet vil der være mulighed for efterprøvelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser ved domstolene.

Dermed vil der ikke længere være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en VVM-procedure for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Der vil imidlertid være adgang til efterprøvelse af afgørelserne ved domstolene, ligesom det i dag er tilfældet for de projekter, der vedtages ved anlægslov.

Med henblik på at sikre, at omkostningerne i forbindelse med sådanne miljømæssige søgsmål, ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter, fastsættes der bestemmelse i vejlovens § 132, stk. 7 og jernbanelovens § 115 a, stk. 2, at retten skal påse, at disse omkostninger ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter. Denne bestemmelse finder også anvendelse på efterprøvelse på miljømæssige søgsmål af de anlægslove, der meddeler tilladelser til projekter. Udgangspunktet i retsplejeloven er, at den tabende part skal erstatte de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.. Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-

konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Det følger af de almindelige processuelle regler i Danmark, at enhver, der har en individuel retlig interesse, kan anlægge retssag. Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at den almindelige søgsmålsadgang opfylder Århuskonventionens krav om klageadgang i de tilfælde, hvor det ikke er muligt at indbringe klage ved almindelige rekurs.

Det foreslås i vejlovens § 132, stk. 8 og jernbanelovens § 115 a, stk. 3, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter kapitel 2 skal være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2.

2.5. Implementering af det ændrede VVM-direktiv i havneloven og lov om Metroselskabet I/S Udviklingselskabet By & Havn I/S

2.5.1. Gældende ret

I medfør af havnelovens bestemmelser kan transport- og bygningsministeren fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler om, forhold, der er omfattet af havneloven, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om naturbeskyttelse på havneområder. Bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet) er på den baggrund udstedt med henblik på, at der gennemføres en VVM-procedure i overensstemmelse med direktivets krav i forhold til havneprojekter på søterritoriet inden for en erhvervshavns dækkende værker og inden for havnens søområde.

Tidligere var bekendtgørelsen i det hele underlagt Transport- og Bygningsministeriets ressortområde. Ved kongelig resolution af 3. februar 2014 blev det imidlertid bestemt, at ressortansvaret for

Kystdirektoratet med tilhørende sagsområder – undtagen ejerskabet til færgelejerne i Bøjden og Fynshav samt sager vedrørende lov om havne og lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (i dag Udviklingsselskabet By & Havn I/S) – skulle overdrages fra Transportministeriet (nu Transport- og Bygningsministeriet) til Miljøministeriet (nu Miljø- og Fødevareministeriet). Administrationen af VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet har sidenhen været delt mellem Kystdirektoratet og Trafik- og Bygningsstyrelsen, som overtog ansvaret fra Kystdirektoratet for projekter omfattet af havneloven og lov Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, dvs., for havneprojekter på søterritoriet inden for Københavns havns dækkende værker og inden for Københavns Havn søområde. Kystdirektoratet administrerer bekendtgørelsen i forhold til projekter på søterritoriet, dvs. uden for en havns dækkende værker. I det omfang et havneprojekt både dækker havnens søområde og landområder i samme havn, så vil landdelen af projektet skulle miljøundersøges efter planlovens bestemmelser, dvs. efter VVM-bekendtgørelsen for landprojekter.

De gældende regler om miljøvurdering af havneprojekter er som nævnt fastsat i VVM-bekendtgørelsen på søterritoriet. Det fremgår af bekendtgørelsen, at der ved projekter, som vedrører søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons, er obligatorisk VVM-pligt. Yderligere er der obligatorisk VVM-pligt ved enhver ændring eller udvidelse af ovenstående projekt, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder eventuelle fastsatte tærskelværdier. Endvidere indeholder VVM-bekendtgørelsen bestemmelser om, hvilke projekter der skal gennemgå en screeningsprocedure med henblik på at vurdere, om projektet er VVM-pligtigt.

Endeligt er de nærmere regler om VVM-proceduren fastsat i bekendtgørelsen, herunder bestemmelser om offentliggørelse, krav til VVM-redegørelsens nærmere indhold samt høringer af berørte myndigheder og organisationer.

2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er ikke hensigten med dette lovforslag at ændre gældende ret i forhold til kompetencer eller sagernes fordeling mellem Trafik- og Byggestyrelsen (havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og på havnens søområde), Kystdirektoratet (projekter på søterritoriet, dvs. uden for en havns dækkende værker) eller kommunerne/Naturstyrelsen (landbaserede dele af et havneprojekt). Der skabes med lovforslagets §§ 3 og 4 klar hjemmel til, at transport- og bygningsministeren i medfør af havneloven og lov om Metroselskabet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan implementere VVM-direktivet.

Den gældende implementering af VVM-direktivet i VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet vil herefter blive opdateret i overensstemmelse med ændringerne af VVM-direktivet. Bekendtgørelsen vil dog kun

omfatte havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde og ikke søterritoriet generelt. Det betyder, at der vil blive fastsat regler, som implementerer kravene efter det ændrede VVM-direktiv til screeningsafgørelser, bygherrens og VVM-myndighedens anvendelse af eller sikring af adgang til kompetente eksperter, vilkår om overvågningsforanstaltninger ved et havneprojekts væsentlige skadesvirkninger for miljøet m.v.

Der vil på havneområdet blive fastsat regler om one stop shop. Det betyder, at det med den reviderede bekendtgørelse sikres, at bygherrer i havneprojekter kun skal henvende sig med ansøgning om at igangsætte projektet hos Trafik- og Byggestyrelsen, som herefter er ansvarlig for – i samarbejde med bygherren i forhold til f.eks. at oplyse sagen – at indhente øvrige for projektet nødvendige administrative tilladelser fra andre myndigheder.

Den opdaterede VVM-bekendtgørelse for søterritoriet vil blive udstedt inden implementeringsfristen for direktivet den 16. maj 2017.

Der henvises til de særlige bemærkninger til de foreslåede § 3 og § 4.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Staten

Statslige vej- og jernbaneprojekter

Det forventes, at lovforslaget ikke vil indebære væsentlige og administrative konsekvenser for staten som helhed.

Som noget nyt stilles der krav om 90 dages sagsbehandlingstid, når et projekt skal gennemgå en screeningsprocedure. Dette kan medføre merudgifter, uden at disse kan specificeres nærmere.

Havneprojekter

Den nuværende ordning, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen er VVM-myndighed for havneprojekter på havnens søområde, videreføres med dette lovforslag.

Som det er tilfældet for statslige vej- og jernbaneprojekter, kan det medføre merudgifter, uden at disse dog kan specificeres nærmere, at der som noget nyt stilles krav om 90 dages sagsbehandlingstid, når et projekt skal gennemgå en screeningsprocedure.

Regionerne og kommunerne

Der forventes ingen økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

a. Erhvervsøkonomiske konsekvenser:

Lovforslaget indfører ikke nye eller ændrede skatter og afgifter, ligesom forslaget i øvrigt ikke pålægger erhvervslivet økonomiske byrder.

Samlet set vurderes lovforslaget ikke at få erhvervsøkonomiske konsekvenser.

b. Erhvervsadministrative konsekvenser

Lovforslaget vil i relation til statslige vej- og jernbaneprojekter ikke medføre erhvervsadministrative konsekvenser, idet staten i disse tilfælde er bygherre.

For så vidt angår havneprojekter, videreføres den eksisterende ordning, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen er kompetent VVM-myndighed for havneprojekter på havnens søområde. Det er således alene ændringen af VVM-direktivet fra 2014, der kan medføre erhvervsadministrative konsekvenser.

Direktivets krav om bygherrens udarbejdelse af VVM-redegørelsen og om anvendelsen af kompetente eksperter til udarbejdelsen af VVM-redegørelsen kan, for så vidt angår havneprojekter, medføre øgede administrative udgifter for erhvervslivet, idet prisen for, eller omfanget af konsulenttydelserne må forventes at stige. Det afhænger imidlertid af, om bygherrerne vælger eksisterende ordninger til opfyldelsen heraf, eller om der satses på en markedsbaseret løsning, hvor eksterne konsulenter tilkøbes til konkrete projekter. Det er dog vurderingen, at der også i dag i vidt omfang benyttes konsulenttydelser ved udarbejdelse af VVM-redegørelsen.

I det omfang der fastsættes regler om one stop shop, kan der være en økonomiske fordel for bygherren, ved kun at skulle henvende sig til myndighed, hvor bygherren i dag skal forholde sig til flere myndigheder.

Kravet om 90 dages sagsbehandlingstid for screeningsafgørelser vil desuden kunne medføre administrative gevinster for erhvervslivet.

Samlet set må forslaget derfor forventes at give erhvervslivet administrative lettelser i forhold til gældende regler.

c. Øvrige efterlevelseseffekter

Lovforslaget indeholder ikke øvrige direkte reguleringsmæssige krav til virksomhederne, hvorfor det vurderes, at der ikke være øvrige efterlevelseseffekter.

d. Adfærdsvirkninger

Lovforslaget vurderes ikke at have større adfærdsvirkninger for virksomheder, der skal udarbejde VVM, idet virksomhederne i praksis i dag allerede udarbejder materiale til hele VVM-redegørelsen.

e. Afledte effekter på samfundsniveau

Lovforslaget forventes ikke medfører ændring i antallet af VVM-redegørelser og vurderes således ikke at have afledte effekter på samfundsniveau.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget vil indebære administrative ændringer inden for dansk lovgivning, idet Trafik- og Byggestyrelsen fremover vil være kompetent VVM-myndighed for behandling af Vejdirektoratets og Banedanmarks ansøgninger om en VVM-tilladelse. Overordnet vurderes forslaget således at have en positiv samfundsøkonomisk gevinst som følge af faste sagsbehandlingstider og administrative lettelser.

5. Administrative konsekvenser for borgere

VVM-direktivet har som udgangspunkt til formål at sikre, at borgerne og interesseorganisationerne har mulighed for at blive bekendt med et projekt på et tidligt tidspunkt og i den sammenhæng påvirke projektets udformning. Det er primært Aarhus Konventionen, som regulerer dette, og denne konventions relevante bestemmelser for konkrete projekter er allerede indarbejdet i VVM-direktivet og derfor implementeret i dansk ret.

Med lovforslag afskæres borgernes adgang til at klage over de administrative miljøtilladelser, dog består muligheden for at få prøvet sagen ved domstolen. Der er i den forbindelse fastsat bestemmelse om, at domstolene skal sikre, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Der forventes på den baggrund ikke væsentlige administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget vil have positiv påvirkning af miljøbeskyttelsesniveauet, da forslaget opdaterer centrale emner som biodiversitet, menneskers sundhed, jordarealer og klimatilpasning i vurderingen af projektets miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vil i øvrigt indebære en mere ensartet vurdering af projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer VVM-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, herefter citeret som direktiv (2011)) og gennemfører 2014 ændringerne af VVM-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet).

VVM-direktiverne er vedtaget efter proceduren i TEUF artikel 192, stk. 1, og indeholder minimumskrav til procedurerne for tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

Lovforslagets bestemmelser er som udgangspunkt udtryk for en videreførelse indholdet af gældende regler som gennemfører VVM-direktivet, herunder at nationale listepunkter videreføres i lovens bilag.

Udgangspunktet for den hidtidige implementering af VVM-direktivet for så vidt angår VVM af konkrete projekter har været en direktivnærmer tilgang. Udgangspunktet for implementeringen af ændringerne af VVM-direktivet er ligeledes en direktivnær tilgang.

VVM-direktivet indeholder i bilag I en opregning af de projekttyper, der umiddelbart er VVM-pligtige, og i bilag II en opregning af de projekttyper der efter en konkret vurdering (en screening) kan være VVM-pligtige. I den gældende danske implementering af direktivet er nogle projekttyper, der efter direktivet kun er optaget på bilag 2 som screeningspligtige, i dansk implementering i 1990'erne optaget på bilag 1 som obligatorisk VVM-pligtige. Det har hidtil ikke været muligt at afklare den konkrete begrundelse for disse fravigelser, men baggrunden herfor er antagelig, at der er tale om projekter, som i en screeningsproces normalt vil blive vurderet til at være VVM-pligtige. Obligatorisk VVM-pligt vil i disse tilfælde reelt være proces- og tidsbesparende og dermed til gavn for de berørte bygherrer, hvad enten disse er private erhvervsvirksomheder eller myndigheder. Det er derfor vurderingen, at dette ikke i større omfang har medført øgede byrder for bygherrerne.

I forbindelse med implementering af VVM-direktivet i henholdsvis vejloven og jernbaneloven implementeres direktivets bilag direkte. Det betyder, at lovforslagets bilag over projekttyper, der er underlagt umiddelbar VVM-pligt (bilag 1) og projekttyper, der kræver en konkret screeningsvurdering (bilag 2), implementeres, så disse fuldt ud svarer til direktivets bilag. Dette skal sikre, at VVM-direktivet ikke overimplementeres i forhold til projekter, der er VVM-pligtige. Hertil kommer, at hensynet til bygherren, jf. ovenfor, ikke i samme grad gør sig gældende i de tilfælde, hvor bygherren, som det er tilfældet for nærværende lovforslag, er en offentlig myndighed.

I forbindelse med implementering af VVM-direktivet i havnelovgivningen, vil direktivets bestemmelser og bilag fortsat blive implementeret i en bekendtgørelse.

VVM-direktivet giver medlemsstaterne en vis valgfrihed med hensyn til den konkrete tilrettelæggelse af miljøkonsekvensvurderinger. Bl.a. er det frivilligt for medlemsstaterne, om de vil kræve, at myndighederne afgiver en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensvurderingsrapporten, uanset om bygherren anmoder herom (scoping).

Efter direktivets artikel 5 a, stk. 2, skal myndigheden høre berørte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse. Der er derimod ikke bestemmelser om høring af offentligheden.

Efter lovforslaget stilles det Vejdirektoratet og Banedanmark frit, om de ønsker en scopingproces.

Det ændrede VVM-direktiv indeholder også en præcisering af direktivets artikel 6 vedrørende høring af berørte myndigheder og inddragelse af offentligheden, herunder en ny bestemmelse om, at tidsrammerne for høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensrapporten ikke må være kortere end 30 dage.

Lovforslaget indeholder en direktivnær gennemførelse af disse bestemmelser, som indebærer, at det gældende krav i VVM-bekendtgørelsen om 8 ugers høring over VVM-redegørelsen, erstattes af en særlig regel om, at tidsfristen for høring over miljøkonsekvensrapporten ikke må være kortere end 30 dage.

Forholdet til Århuskonventionen og Espoo-konventionen

VVM-direktivet gennemfører dele af Århuskonventionen (Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet, Århus, Danmark, 25. juni 1998) og Espoo-konventionen (konventionen af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne – BKI nr 71 af 94/11/1999), hvorfor lovforslaget, som har til formål at gennemføre de nævnte direktiver dermed på tilsvarende måde tjener til at videreføre de nationale regler, som gennemfører disse konventioner.

Lovforslaget levet op til kravene i Århuskonventionen og Espoo-konventionen.

I lyset af EU-domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien indeholder forslaget en bestemmelse om, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for den pågældende. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Sund & Bælt Holding A/S, Udviklingsselskabet By & Havn, Metroselskabet I/S, Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks rederiforening, Danmarks skibsmæglerforening, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk ledningsejerforum, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Den danske dommerforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk vejforening, Danske boligadvokater, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Brancheforeningen, Danske Regioner, De Ledende Landinspektører, Den Danske

Landinspektørforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejeren.dk, HK Trafik og Jernbane, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Jernbanenævnet, Kommunal Vejteknisk forening, Kommunernes Landsforening KL, Geodatastyrelsen, Landbrug og fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lokalbaneln, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Parcelhusejernes Landsforening, Regionstog, Sammenslutning af Danske småøer.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede nr. 1 vil det fremgå af lov om offentlige veje mv., at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

Til nr. 2

I medfør af det foreslåede nr. 2, vil det fremgå, at formålet med kapitel 2 a er at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn før etableringen af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter ved sikring af, at der gennemføres en miljøvurdering af disse projekter, såfremt de kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Til nr. 3

I medfør af det foreslåede nr. 3 undtages projekter opført på bilag 1 og 2, som efter lovforslaget skal optages som bilag til loven, fra den VVM-procedure der er fastlagt i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven). I stedet vil projekterne følge den VVM-procedure, der foreslås indsat i lovforslagets kapitel 2 a.

Projekterne vil stadig være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit om miljøvurdering m.v. af planer og programmer (SMV), såfremt det konkrete projekt også vurderes at være en plan eller program omfattet af miljøvurderingslovens bestemmelser.

Til nr. 4

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 1, at definere begrebet ”offentlighed” i kapitel 2 a som en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af projektet. Det omfatter også de foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter

eller love, som dokumenterer dette formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 2, at definere begrebet ”projekt” i kapitel 2 a som gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder, herunder nedrivning, samt andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden.

Den foreslåede definition af ”projekt” tager udgangspunkt i VVM-direktivets definition i artikel 1, stk. 2, litra a). Der er dog tilføjet ”nedrivning”, da dette er tilføjet det ændrede VVM-direktivs bilag 4, jf. dette lovforslags bilag 4. Ændringen skal ses på baggrund af EU-Domstolens afgørelse C-50/09 Kommissionen mod Irland, hvor Domstolen kom frem til, at nedrivning kan være et selvstændigt projekt, selvom det ikke selvstændigt fremgår af direktivets bilag 1 og 2, jf. dommens præmis 99-101.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 3 at definere begrebet ”berørt myndighed” i kapitel 2 a som en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence, kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

Den foreslåede definition tager udgangspunkt i definitionen af berørt myndighed, som er indeholdt i direktivets artikel 6, stk.1. ”Berørt” kan også vedrøre myndighedens rolle som den myndighed, der skal godkende eller give samtykke, tilladelse, godkendelse eller dispensation. ”Er berørt” og ”kan forventes blive berørt” vurderes at have det samme indhold. Berørte myndigheder i denne lovs forstand kan f.eks. være Miljøstyrelsen eller Naturstyrelsen som har et særligt ansvar på miljøområdet eller de kommuner eller regioner, som projekter vedrører.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 4, at definere begrebet ”administrativ tilladelse” i kapitel 2 a som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter den foreslåede § 17 j, der giver Vejdirektoratet ret til at igangsætte projektet. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra c), definerer tilladelse således, at det er den afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 5, at definere begrebet ”tilladelse ved anlægslov” i kapitel 2 a som Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. det foreslåede § 17 n, der ligesom en administrativ tilladelse, giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af det foreslåede § 17 a, stk. 3.

De foreslåede bestemmelser i § 3, stk. 2, nr. 4 og 5 implementerer sammen med bestemmelserne i §§ 17 g, 17 h, 17 i, 17 j, 17 k og 17 n VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, hvorefter en miljøkonsekvensvurdering defineres som en proces bestående af:

- a) bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 og 2
- b) gennemførelse af høringer, jf. artikel 6, og hvis det er relevant, artikel 7

c) den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til artikel 6 og 7

d) den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. c) omhandlede undersøgelse og, i givet fald, dens egen supplerende undersøgelse, og

e) indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8a omhandlede afgørelser.

Til nr. 5

Der foreslås indsat et nyt kapitel 2 a i vejloven. Kapitlet omhandler gennemførelse af miljømæssige undersøgelser (VVM-vurderinger) af statslige vejprojekter, der er opført på bilag 2 og 3, førend projekterne tillades og igangsættes.

Til § 17 a

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Direktivets krav om tilladelse og vurdering af et projekts indvirkning på miljøet er i dag implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 2, for så vidt angår de projekter, som skal have en administrativ VVM-tilladelse. For statslige vejprojekter er det således Naturstyrelsen, som varetager VVM-proceduren og meddeler VVM-tilladelse. Herudover er der efter gældende fast praksis mulighed for, at et konkret statsligt vejprojekt gives tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. nærmere afsnit 2.3., som træder i stedet for en administrativ VVM-tilladelse.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* fastsættes der krav om, at konkrete statslige vejprojekter og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede § 17 j.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* fastsættes der desuden krav om, at konkrete projekter, der er opført på bilag 2, og hvor Trafik- og Byggestyrelsen har truffet screeningsafgørelse om VVM-pligt efter det foreslåede § 17 d, også skal have en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. Det betyder, at der skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på miljøet, inden der efter det foreslåede § 17 j, gives administrativ tilladelse til det ansøgte projekt.

Som noget nyt er det således Trafik- og Byggestyrelsen – og ikke Naturstyrelsen, der skal meddele administrativ tilladelse til etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

Som nævnt i afsnit 2.1.2, implementeres VVM-direktivets bilag I og II i deres helhed i vejloven, som henholdsvis bilag 1 og 2. Bilagene omfatter således også andre projekttyper end vejanlæg. Det skyldes, at den i loven fastlagte VVM-procedure, også omfatter projekter, der skal etableres i tilknytning til et vejanlæg. Dette projekt kan, ligesom det pågældende vejanlæg, være omfattet af VVM-direktivets krav om en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Da det ikke er muligt at forudse disse præcise projekttyper, implementeres bilagene således i deres helhed i vejloven. Disse projekter er således underlagt den samme procedure som selve vejanlægget i henhold til denne lov.

Tidligere fremgik det af VVM-direktivet, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en national særlov, idet målene med dette direktiv, herunder om høring af offentligheden, afgivelse af oplysninger m.v., nås gennem lovgivningsprocessen. I overensstemmelse med direktivets bestemmelse fremgår det af den danske implementering i VVM-bekendtgørelsen, at denne bl.a. ikke finder anvendelse på anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov. I praksis gennemgår disse projekter dog en procedure, der fuldt ud svarer til de indholdsmæssige krav til miljøvurderinger, der fremgår af direktivet.

Det ændrede VVM-direktiv ophæver som noget nyt bestemmelsen om, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved særlig national lov, bortset fra at medlemsstaterne kan undtage direktivets høringsregler på den forudsætning, at disse sagsskridt varetages ved lovgivningsproceduren. Disse projekter vil således fremover, bortset fra høringsreglerne, være omfattet af VVM-direktivets bestemmelser.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* medfører på den baggrund, at der ikke skal meddeles administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede *stk. 1*, i de tilfælde, hvor Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med vedtagelse af en anlægslov. I stedet vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven udgøre VVM-tilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskrauet i VVM-direktivets artikel 2, *stk. 1*. Bestemmelsen er således et led i at sikre, at der implementeres en VVM-procedure for de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov, og er i øvrigt udtryk for en videreførelse af gældende praksis for anlægslove. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 17 n, som indeholder krav til den tilladelse, som Folketinget giver ved vedtagelse af anlægsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

Til § 17 b

Med henblik på at sikre, at direktivets krav om tilladelse, jf. artikel 2, stk. 1, for de nævnte projekter overholdes, er der i dag i VVM-bekendtgørelsens § 2 fastsat regler om, at bygherren skal indgive skriftlig ansøgning for et projekt, der er omfattet af bekendtgørelsens bilag. For statslige projekter skal ansøgningen indgives til den relevante kommunalbestyrelse som videresender ansøgningen til Naturstyrelsens behandling, jf. bekendtgørelsens § 11, nr. 1. I forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, skal der i sagens natur ikke indgives ansøgning til andre myndigheder.. Miljøundersøgelserne af disse projekter igangsættes typisk på baggrund af en politisk aftale om at projektere et givent projekt med henblik på udarbejdelse af en senere anlægslov.

Det foreslås i § 17 b, at Vejdirektoratet skal udarbejde en ansøgning om et projekt, der er omfattet af de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, der er opført på lovforslagets bilag 1 og 2, og indgive den til Trafik- og Byggestyrelsen. Ansøgningen skal være skriftlig. Vejdirektoratet indgiver ligesom i dag ikke ansøgning for projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 3, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, idet disse projekter ligesom i dag typisk igangsættes på baggrund af en politisk aftale, jf. dog stk. 2.

Formkravet om skriftlighed er en videreførelse af § 2, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen. Det bemærkes, at der i lovforslagets § 17 c stilles krav til indholdet af Vejdirektoratets ansøgning, såfremt der skal træffes screeningsafgørelse efter den foreslåede § 17 d, dvs. for de projekter, der er opført på lovforslagets bilag 2. Der stilles derimod ikke i lovforslaget indholdsmæssige krav til Vejdirektoratets ansøgning om et projekt, som umiddelbart er VVM-pligtigt, jf. den foreslåede § 17 a, stk. 1, dvs. for de projekter, der er opført på lovforslagets bilag 1. For disse projekter stiller VVM-direktivet alene krav om at bygherren skal indgive ansøgning. Derimod stilles der for VVM-pligtige projekter opført på bilag 1 alene indholdsmæssige krav til den miljøkonsekvensrapport, som bygherren skal udarbejde, før myndigheden kan træffe afgørelse om VVM-tilladelse til projektet, dvs. Trafik- og Byggestyrelsen efter den foreslåede § 17 j.

I medfør af *stk. 2* fastsættes det, at Vejdirektoratet, uanset den foreslåede stk. 1, skal indgive ansøgning for projekter der er omfattet af § 17 a, stk. 3, hvis projektet er opført på bilag 2, med henblik på at Trafik- og Byggestyrelsen træffer screeningsafgørelse efter den foreslåede § 17 d. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen finder, at det anmeldte projekt er omfattet af krav om tilladelse udarbejder Vejdirektoratet en miljøkonsekvensvurdering, som præsenteres for Folketinget i en anlægslov, jf. § 17 n.

Det skal bemærkes, at i praksis vil projekter, der vedtages ved anlægslov, ofte have en sådan karakter, at projektet er opført på bilag 1. Det kan dog ikke udelukkes, at der også vil blive vedtaget anlægslove for et projekt, der er opført på bilag 2.

Vejdirektoratets opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab, jf. afsnit 2.1.2.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1. og 2.2.2.

Til § 17 c

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4 og direktivets nye bilag IIA.

VVM-direktivet stillede ikke tidligere krav til, hvilke oplysninger bygherren skal stille til rådighed for myndigheden med henblik på, at denne træffer screeningsafgørelse, om et projekt, der er opført på bilag 2, er VVM-pligtigt.

I overensstemmelse hermed er der ikke fastsat bestemmelser herom i den gældende VVM-bekendtgørelse.

VVM-direktivet stiller nu artikel 4, stk. 4, krav til, hvilke oplysninger, bygherren skal fremlægge i forbindelse med en afgørelse om VVM-pligt for projekter, der er opført på direktivets bilag II. Bygherren skal således fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. Til direktivet vedlægges nu også bilag II A, som indeholder en detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægges. Det fremgår også, at bygherren, hvis det er relevant, skal tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end VVM-direktivet, ligesom bygherren også kan - men ikke har pligt til at - fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne være væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås derfor i § 17 c, stk. 1, nr. 1, at Vejdirektoratets ansøgning om, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe en screeningsafgørelse efter den foreslåede § 17 d, skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika, placering og arten af og kendetegn ved projektets potentielle indvirkning på miljøet i overensstemmelse med lovforslagets bilag 3.

I medfør af det foreslåede § 17 c, stk. 1, nr. 2, skal Vejdirektoratets ansøgning desuden indeholde tilgængelige resultater af andre vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, der er relevante for det konkrete projekt.

Dermed fastsættes såvel de formelle som de indholdsmæssige krav til Vejdirektoratets ansøgning, om, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe en screeningsafgørelse. Formelt er det navnligt kravet om skriftlig ansøgning jf. § 17 b, hvilke viderefører de gældende regler om indgivelse af ansøgninger vedrørende screeningspligtige projekter, herunder § 2, stk. 1, 1. pkt., i VVM-bekendtgørelsen.

Det foreslåede *stk. 2* beskriver de muligheder, som Vejdirektoratet har for yderligere at begrunde, at det konkrete screeningspligtige projekt ikke forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet. Det forudsættes, at disse oplysninger fremgår på det tidspunkt, hvor Vejdirektoratet ansøger Trafik- og Byggestyrelsen om den miljømæssige godkendelse af projektet. Der er ikke tale om en pligt for Vejdirektoratet, men alene en mulighed for at supplere ansøgningen. Der er således ikke tale om foranstaltninger, som Trafik- og Byggestyrelsen kan stille som vilkår for en afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Den beskrivelse som Vejdirektoratet kan fremlægge efter det foreslåede *stk. 2*, kan i de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, fremlægges af selskabet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

Til § 17 d

Denne bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, 3, og 5 og bilag III.

I dag er kravet om, at der træffes screeningsafgørelse for projekter, der er omfattet af direktivets bilag II, implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 3. I dansk ret er der ikke fastsat tærskelværdier eller kriterier for denne vurdering, og der foretages således en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde under hensyn til kriterierne fastsat i bekendtgørelsens bilag 3, som svarer til direktivets bilag III. Det er Naturstyrelsen, som efter gældende ret træffer screeningsafgørelse for de statslige vejprojekter, der kræver administrativ VVM-tilladelse.

I medfør af § 17 d, *stk. 1*, foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning efter den foreslåede § 17 c, skal træffe screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt vejprojekt er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 j, idet det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i lovforslagets bilag 3.

Det bemærkes, at en screeningsafgørelse ikke er en tilladelse, og bl.a. derfor kan der ikke stilles vilkår i afgørelsen. Stilles der vilkår i en screeningsafgørelse, forskydes grænsen for, hvornår det konkrete projekt kan have en væsentlig indvirkning på miljøet. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der er et

behov for at stille vilkår i den konkrete screeningsafgørelse med henblik på at sikre, at det konkrete projekt ikke kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, vil der i stedet skulle træffes afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* skal grundlaget for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse være Vejdirektoratets ansøgning, relevante resultater af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet foretaget i medfør af anden EU-lovgivning samt kriterierne i lovforslagets bilag 3. Det betyder, at den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter direktivets bilag III om kriterier for myndighedernes vurdering af screeningspligtige projekter indgår som bilag til denne lov uden yderligere ændringer. Det ændrede direktivs artikel 4, stk. 3, tydeliggøre kravene til screeningsproceduren ved, at kriterierne i direktivets bilag III for, om et projekt, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, uddybes og opdateres i forhold til miljøbegrebet generelt. Det bemærkes, at screeningen som hidtil ikke kan erstatte konsekvensvurderinger efter Natura 2000-regelsættet, jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt visse arter.

Med det foreslåede *stk. 3* fastsættes de indholdsmæssige krav til Trafikstyrelsens screeningsafgørelse.

Hvis Trafik- og Byggestyrelsen vurderer, at det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering og derfor vil være underlagt et krav om tilladelse efter den foreslåede § 17 j, skal screeningsafgørelsen indeholde hovedårsagerne til, at en miljøvurdering og efterfølgende tilladelse kræves med henvisning til de relevante kriterier i lovforslagets bilag 3. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen derimod finder, at det konkrete projekt ikke kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal afgørelsen herom begrundes, herunder angive hovedårsagerne hertil med henvisning til relevante kriterier i lovforslagets bilag 3. Hvis Vejdirektoratet har fremlagt en beskrivelse efter dette lovforslags § 17 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i begrundelsen for afgørelsen endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

I medfør af det foreslåede *stk. 4* skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter det foreslåede *stk. 1*. Trafik- og Byggestyrelsen skal fastsætte en passende tidsfrist for høringen, således at berørte myndigheder får mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen

Derudover forudsættes det, at de almindelige forvaltningsretlige principper for partshøring af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejer, der bliver berørt af projektet, f.eks. fordi

projektet anlægges i nær tilknytning til ejendommen, fortsat vil skulle foretages af Trafik- og Byggestyrelsen. Dette følger af den almindelige forpligtelse, som offentlige myndigheder har til oplysning af sagen. Som støtte herfor skal det bemærkes, at det i sidste punktum i betragtning 29 i VVM-direktivets præambel anføres, at det anses for at være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at tage hensyn til uopfordrede kommentarer, der måtte være modtaget fra andre kilder såsom medlemmer af offentligheden eller offentlige myndigheder, også selv om der ikke kræves nogen formel høring i screeningsfasen. Der henvises her til andre end berørte myndigheder. Pligten til at foretage partshøring af bygherren gælder med de modifikationer, der følger af, at det er bygherren, der har ansøgt om projektet og som udgangspunkt derfor vil være bekendt med sagens oplysninger.

Med *stk. 5* foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse, jf. det foreslåede *stk. 1*. Som nævnt tidligere er der ikke i dansk ret fastsat sådanne tærskelværdier, og der er heller ikke for nærværende behov herfor. Men Transport- og Bygningsministeriet udelukker ikke, at det for de statslige vejprojekter, som skal screenes forud for meddelelse af en administrativ VVM-tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, kunne være hensigtsmæssigt at fastsætte tærskelværdier. Sådanne tærskelværdier skulle således være et redskab til at forenkle arbejdet med såvel Vejdirektoratets vurdering af, hvilke projekter der skal screenes lettere, som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om eventuel VVM-pligt. De fastsætte tærskelværdier skal opfylde direktivets og lovens bilag 3.

Der henvises i øvrigt til almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

Til § 17 e

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 4, *stk. 5*, og *6*.

Tidligere var der ikke fastsat regler i VVM-direktivet for, hvor lang tid myndighederne måtte bruge på at træffe en screeningsafgørelse, og der er heller ikke i dansk ret fastsat bestemmelse herom.

Med det ændrede VVM-direktiv er der nu, for at fremme en effektiv screeningsprocedure i medfør af artikel 4, *stk. 6*, fastsat en tidsfrist for myndigheder på højst 90 dage til at træffe screeningsafgørelsen. Dette gælder dog ikke, hvis myndigheden i særlige tilfælde kan begrunde, at fristen skal forlænges. I givet fald skal den kompetente myndighed underrette bygherren om årsagerne til fristforlængelsen, og hvornår der forventes en afgørelse.

I overensstemmelse hermed er der i lovforslagets § 17 e, stk. 1, fastsat en tidsfrist for Trafik- og Byggestyrelsen til at træffe screeningsafgørelser på 90 dage. Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor bygherren har fremlagt alle de oplysninger, som kræves efter dette lovforslags § 17 c.

Det foreslås i stk. 2, at såfremt Trafik- og Byggestyrelsen i særlige tilfælde ikke kan overholde tidsfristen f.eks. på grund af projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen konkret forlænge fristen for at træffe afgørelse. I så fald skal Trafik- og Byggestyrelsen underrette Vejdirektoratet skriftligt om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab underretter Trafik- og Byggestyrelsen selskabet herom.

I medfør af det foreslåede stk. 3 skal Trafik- og Byggestyrelsen offentliggøre sin screeningsafgørelse, jf. det foreslåede § 17 d, stk. 1.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets og hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

Til § 17 f

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 2.

I dansk ret er scoping implementeret i VVM-bekendtgørelsens regler om idéfasehøring, jf. § 4. Der er her tale om en obligatorisk scopingfase, hvor både berørte myndigheder og offentligheden høres. For de projekter der i dag meddeles administrativ VVM-tilladelse gennemføres der således en idéfasehøring. For så vidt angår de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, har der også i praksis været gennemført såkaldte idéfasehøringer, hvor offentligheden har fået lejlighed til at forholde sig til og komme med idéer og forslag til et planlagt statsligt vejprojekt.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 1 skal Trafik- og Byggestyrelsen efter anmodning fra Vejdirektoratet afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljeret de oplysninger skal være, som Vejdirektoratet skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten (scoping). Dette gælder for de projekter, der

er omfattet af § 17 a, dvs. både statslige vejprojekter, der skal have en administrativ tilladelse i Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov.

Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Vejdirektoratets oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. det foreslåede *stk. 2* neden for. Det foreslås således, at scopingfasen kun indledes, når Vejdirektoratet som statens bygherre i det statslige vejprojekt, anmoder om det. I andre tilfælde er der ikke pligt til scoping.

Trafik- og Byggestyrelsens udtalelse om afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand, da Trafik- og Byggestyrelsen fortsat vil have mulighed for at anmode Vejdirektoratet om supplerende oplysninger jf., § 17 h, stk. 1, 2. pkt., i dette lovforslag. Som det fremgår § 17 g, stk. 3, skal miljøkonsekvensrapporten i de tilfælde, hvor Vejdirektoratet eller Banedanmark har anmodet Trafik- og Byggestyrelsen om en scopingudtalelse, også baseres på denne udtalelse.

Den foreslåede bestemmelse finder også anvendelse på de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov. Henset til Vejdirektoratets store erfaring med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger, vurderes bestemmelsen imidlertid ikke at have stor praktisk relevans. Det kan dog ikke udelukkes, at Vejdirektoratet i konkrete tilfælde kan have behov for en udtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingens indhold. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.3.

I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsejet selskab, kan selskabet anmode Trafik- og Byggestyrelsen om denne udtalelse.

I medfør af *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, før Trafik- og Byggestyrelsen afgiver en udtalelse efter det foreslåede *stk. 1*.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3.

Til § 17 g

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1, litra a og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

VVM-bekendtgørelsen stiller i dag krav til indholdet af VVM-redegørelsen i § 5, stk. 2

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* fastslår, at det er Vejdirektoratet, der udarbejder og fremlægger miljøkonsekvensrapporten i forbindelse med et statsligt vejprojekt, der er omfattet af § 17 a.

Bestemmelsen finder således både anvendelse for projekter, der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov. Dette er en delvis ændring i forhold til den gældende implementering af VVM-direktivet. Navnlig for projekter på land er det en ændring, jf. således § 5, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen, hvoraf det fremgår, at det er den kompetente myndighed – og ikke bygherren, der udarbejder en VVM-redegørelse. I praksis har det dog ved udarbejdelse af VVM-redegørelser været bygherren, som har bidraget med oplysninger og udarbejdelse af selve redegørelsen. Denne praktiske arbejdsdeling formaliseres nu i overensstemmelse med direktivet, således at det nu udtrykkeligt påhviler Vejdirektoratet som statens bygherre at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

Niveauet for oplysning og kvaliteten af miljøkonsekvensvurderingen svarer til de nuværende krav, men det fremgår nu direkte af VVM-direktivets præambel, jf. betragtning nr. 32, at de data og oplysninger, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten i henhold til direktivets bilag IV (lovforslagets bilag 4), bør være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet. Bortset fra en ændring af ”bør” til ”skal”, foreslås denne standard for miljøkonsekvensrapportens indhold optaget i ordlyden af det foreslåede 2. pkt. i bestemmelsen. Standarden vurderes ikke at ændre på den gældende retspraksis fra henholdsvis nationale domstole og EU-domstolen.

Den nærmere afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold foreslås med *stk. 2* fastsat på grundlag af de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1. Der er tale om minimumskrav til indholdet af en miljøkonsekvensrapport, hvilket understreges af bestemmelsens nr. 6, hvorefter oplysningerne i lovforslagets bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, kan omfanget af oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten baseres på den afgrænsning, som Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget efter § 17 f, dvs. den scopingudtalelse, som styrelsen afgiver, hvis Vejdirektoratet anmoder om det. Trafik- og Byggestyrelsens afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten har et sådant indhold, at Trafik- og Byggestyrelsen vil være i stand til at vurdere og træffe afgørelse, om projektet skal have en tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen kan fortsat kræve supplerende oplysninger, såfremt det vurderes nødvendigt, jf. dette lovforslags § 17 h, stk. 1, 2. pkt. Er der ikke afgivet en scopingudtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, vil det være op til Vejdirektoratet at foretage afgrænsningen af de data, oplysninger og beskrivelser, der vil være nødvendige for at sikre, at rapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Det foreslås i *stk. 4*, at Vejdirektoratet skal inddrage tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller dansk lovgivning med henblik på at undgå dobbeltarbejde. Som eksempler på sådanne vurderinger henvises der i betragtning nr. 32 til det ændrede VVM-direktiv til direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.

Af det foreslåede *stk. 5* følger de faktorer, som Vejdirektoratet ved udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport på passende måde skal påvise, beskrive og vurdere i forhold til både direkte og indirekte virkninger.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 4* og *stk. 5* gengiver dermed kravene til miljøkonsekvensrapporten, således som de er beskrevet i VVM-direktivets artikel 3.

Det foreslåede *stk. 6* har til formål at sikre projekters modstandsdygtighed og robusthed overfor udefrakommende ulykker og naturkatastrofer. Den foreslåede bestemmelse fastslår derfor, at miljøkonsekvensrapporten skal omfatte en vurdering heraf.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* udgør sammen med de foreslåede *stk. 2-6* den formelle ramme for, at miljøkonsekvensrapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet i overensstemmelse med de krav der efter ændringen af VVM-direktivet. Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* fastsættes det således i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktivs artikel 5, *stk. 3*, litra a) samt betragtning nr. 33 i direktivets præambel, at Vejdirektoratet skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og kompetente eksperter. Da udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport allerede i dag typisk vil kræve inddragelsen af flere rådgivere (eksperter) med specialistviden og generel viden, er kravene til kvalifikation og kompetence søgt beskrevet med afsæt i de anvendte ordninger og beskrivelser. På den baggrund foreslås det, at de anvendte eksperter på det konkrete projekt skal besidde den relevante uddannelse og den tilstrækkelige erfaring til at udarbejde miljøkonsekvensrapporten. Der er ikke krav om uafhængighed, hvilket muliggør anvendelsen af in-house rådgivning.

Der foreslås ikke krav om særlig uddannelse, godkendelse eller akkreditering, da omkostninger ved ordningerne vil overstige formålet med at stille sådanne krav. De eksisterende markedsmekanismer og den mulighed for prøvelse af rådgiveres og eksperters kompetence, der kan ske ved at indbringe søgsmål over miljøkonsekvensvurderingerne for domstolene, vurderes at være tilstrækkelig, herunder de krav der stilles til ekstern kvalitetssikring af Vejdirektoratets projekter.

Det bemærkes i den forbindelse, at der stilles tilsvarende krav til myndighedernes ekspertise i forbindelse med behandling af sager om konkrete projekt i lovforslagets § 17 h, stk. 1, 3. pkt., jf. nedenfor.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 8* skal myndigheder efter anmodning fra Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen give de oplysninger, der er nødvendige for Vejdirektoratets udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport. Dette krav følger allerede af forvaltningsrettens almindelige regler, og der tilsigtes ingen ændring heri med denne bestemmelse. Omfanget af de oplysninger, som Vejdirektoratet kan kræve, afhænger af, hvilken ansøgning Vejdirektoratet har indgivet, jf. det foreslåede § 17 c, idet det forudsættes, at screeningsafgørelsen efter den foreslåede § 17 d baseres på Vejdirektoratets egne oplysninger.

Vejdirektoratets bygherreopgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

Til § 17 h

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivet artikel 5, stk. 3, litra b) og c), samt artikel 6, stk. 2, 3, 6, og 7.

VVM-bekendtgørelsen fastsætter i dag i § 6 regler om gennemførelse af offentlig høring.

Det foreslåede *stk. 1* fastslår, at Trafik- og Byggestyrelsen har en forpligtelse til at sikre, at den af Vejdirektoratet fremlagte miljøkonsekvensrapport også opfylder kravene, som er fastlagt i den foreslåede § 17 g. Selvom Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget scoping efter den foreslåede § 17 f, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen indhente supplerende oplysninger fra Vejdirektoratet eller foranstalte egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på at kunne opfylde relevante krav i lovforslagets bilag 4 og træffe afgørelse efter lovforslagets § 17 j, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Bestemmelsen følger således også af den almindelige pligt efter forvaltningsretten, som offentlige myndigheder har, til at oplyse en sag, før der træffes afgørelse. Processen for indhentning af oplysninger mv. følger de almindelige regler i forvaltningsloven samt god forvaltningsskik. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Med det foreslåede *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsen efter gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten sende denne og eventuelle supplerende oplysninger i høring hos de berørte myndigheder og offentligheden. Bestemmelsen skal sikre, at berørte myndigheder og offentligheden får lejlighed til at udtale sig, inden Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen skal fastsætte en frist for bemærkninger for høringen, på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af høringen. Bestemmelsen implementerer det ændrede VVM-direktivs artikel 6, stk. 7, hvorefter høringen af den berørte offentlighed over den af bygherren fremlagte miljøkonsekvensrapport ikke må være kortere end 30 dage. Dette er en ændring i forhold til det gældende VVM-direktiv, som i dansk ret er blevet fortolket således, at der gives en frist for høringer på 8 uger.

I medfør af det foreslåede *stk. 3* skal Vejdirektoratet i de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 17 n, sende miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger til rapporten. Vejdirektoratet skal fastsætte en frist på minimum 30 dage til at fremsætte bemærkninger og fristen skal fremgå af offentliggørelsen. Der tilsigtes ingen indholdsmæssige forskelle mellem den høring, der skal foretages i administrative sager i henhold til det foreslåede *stk. 2*, og den høring, der gennemføres i henhold til det foreslåede *stk. 3* for anlægslovsprojekter. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets departement denne høring på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, offentliggøres materialet på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside, eventuelt selskabets hjemmeside og på høringsportalen.

Med det foreslåede *stk. 4* skal transport- og bygningsministeren udpege de berørte myndigheder der skal høres, jf. *stk. 2* og *3*. Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt.

Som nævnt i det foreslåede § 3, stk. 2, nr. 3, defineres en berørt myndighed som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller kommuner eller regioner, som projektet vedrører.

Til § 17 i

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 7.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsen, hvis et projekt, der er omfattet af de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat, snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af høring efter de regler i VVM-direktivet og SMV-direktivet, som Miljø- og Fødevareministeriet efter hensigten implementerer i en ny miljøvurderingslov. Trafik- og Byggestyrelsen kan i givet fald ikke træffe afgørelse om VVM-tilladelse, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal miljø- og fødevareministeren foranledige, at der gennemføres høring, hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndighed om, at denne finder, at Vejdirektoratet har indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet i denne stat. Som det er tilfældet efter det foreslåede *stk. 1*, må Trafik- og Byggestyrelsen ikke træffe afgørelse om VVM-tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har givet samtykke hertil.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* fastsættes det, at Vejdirektoratet – på samme måde som Trafik- og Byggestyrelsen – snarest muligt skal underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, såfremt et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat. Lovforslaget må i disse tilfælde ikke fremsættes før resultatet af høringen foreligger. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til det foreslåede *stk. 1*.

Efter det foreslåede *stk. 4* må lovforslag ikke fremsættes for et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 n, såfremt miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkning på miljøet i denne stat. Lovgivningsproceduren kan i disse tilfælde først indledes, når miljø- og fødevareministeren har givet sit samtykke hertil.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.6. og 2.3.6..

Til § 17j

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, og 8a, stk. 5 og stk. 6.

Det følger i dag af VVM-bekendtgørelsens § 7, stk. 1, at den kompetente myndighed skal træffe afgørelse om, hvorvidt et anlæg kan tillades. Denne afgørelse skal offentliggøres og offentliggørelsen skal indeholde en række oplysninger om tilladelsen, herunder begrundelsen for beslutningen.

Efter det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsen træffe afgørelse om, hvorvidt det ansøgte projekt kan tillades. Afgørelsen skal træffes på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, samt i de tilfælde, hvor det statslige vejprojekt har grænseoverskridende karakter, miljø- og fødevareministerens samtykke, jf. de foreslåede § 17 j, stk.1 og 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt. Dette har særlig betydning såfremt den tidsmæssige udstrækning fra Vejdirektoratets fremlæggelse af rapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal afgørelser efter det foreslåede *stk. 1* træffes inden for en rimelig tidsfrist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse forsinkes, meddeles dette Vejdirektorat samt begrundelsen herfor.

Udsættelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse kan f.eks. ske, hvor høringen har vist behov for yderligere undersøgelser, belysning af andre alternativer eller lignende. Trafik- og Byggestyrelsen vil dog kunne træffe afgørelse om ikke at tillade projektet, hvis Trafik- og Byggestyrelsen trods gentagne opfordringer, ikke får de ønskede oplysninger mv. fra Vejdirektoratet.

Til § 17k

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 4 og 6.

Krav om begrundelse for enten en afgørelse om at meddele VVM-tilladelse eller ikke at meddele VVM-tilladelse indgår allerede i dag i § 7 i VVM-bekendtgørelsen. Hertil kommer, at begrundelseskravet også følger af de almindelige regler for sagsbehandling efter forvaltningsretten.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om at tillade det ansøgte projekt indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Med det foreslåede *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om ikke at tillade projektet angive hovedårsagerne herfor. Dette fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 2, og vurderes ikke at gå videre end det almindelige forvaltningsretlige krav om begrundelse af afgørelser.

I medfør af lovforslagets *stk. 3* kan Trafik- og Byggestyrelsen stille vilkår for en tilladelse. Det følger endvidere af bestemmelsen, at Trafik- og Byggestyrelsen har pligt til at stille vilkår om overvågning, hvis projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet.

Ifølge det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, kan myndigheden fastsætte vilkår i tilladelsen om, at foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren. Der lægges med andre ord op til, at bygherren dokumenterer, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også nedrivningsfasen kan her blive aktuel.

Omfanget, indholdet og den tidsmæssige udstrækning af de nævnte procedurer skal være proportionale med projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkning på miljøet. Der kan anvendes eksisterende overvågningsordninger fra anden EU-lovgivning eller ordninger, som er fastsat i anden lovgivning eller i medfør af anden lovgivning, hvor det er hensigtsmæssigt i forhold til det konkrete projekt og formålet med overvågningen.

Derudover skal Trafik- og Byggestyrelsen fastlægge procedurer for den overvågning, som Vejdirektoratet skal foretage med henblik på at fastslå, om de pågældende foranstaltninger virker som ønsket. Samtidig skal procedurerne også gerne identificere eventuelle uforudsete væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet i de forskellige faser, således at der foretages en passende afhjælpning heraf. Denne overvågning bør ikke overlappe eller stille yderligere krav om overvågning end, hvad der kræves i henhold til anden EU-lovgivning end VVM-direktivet og i henhold til anden lovgivning.

Til § 17 l

I § 17 l, *stk. 1*, foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen kan tage en administrativ tilladelse op til revurdering og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller

fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, projektet væsentlige skadelig indvirkning ikke kunne forudses ved myndighedens meddelelse af tilladelse eller projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund for Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen. Baggrunden for bestemmelsen er det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, hvorefter myndigheden kan kræve foranstaltninger gennemført for projekter, der har væsentlig og skadelig indvirkning på miljøet med henblik på at imødegå sådanne indvirkninger på miljøet, samt at det overvåges, at de pågældende foranstaltninger har den ønskede virkning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

Til § 17 m

I *stk. 1* foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke må meddele administrativ tilladelse til at påbegynde et projekt, før der er tilvejebragt det nødvendige plangrundlag for projektet efter planloven.

I forhold til eksisterende planlægning gælder, at bestemmelser i sådanne planer viger for en anlægslov for så vidt, at anlægsaktiviteter, som er umiddelbart tilladt ved anlægsloven, kan gennemføres uanset eventuelle modstridende bestemmelser i gældende kommune- eller lokalplaner.

Der kan med en anlægslov indføres en bestemmelse om, at gennemførelsen af anlægsprojektet ikke forudsætter tilvejebringelse af ny kommune- eller lokalplanlægning samt, at kommunen ikke kan nedlægge forbud mod (dele af) anlægsprojektet efter planlovens §§ 12 og 14.

Der kan være tilfælde, hvor det må afklares, om anlægsloven indebærer en hel eller delvis fravigelse af bindende bestemmelser i en lokalplan.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport- og bygningsministeren skal kunne overtage kommunalbestyrelsens opgaver i planlovens kapitel 4 for at sikre, at projektet ikke forsinkes væsentligt.

Til § 17 n

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1 og 8 a, stk. 1, 4 og 6.

Det foreslås i *§ 17 n, stk. 1*, at Folketinget kan meddele tilladelse til et statsligt vejprojekt ved anlægslov. Der er tale om en videreførelse af gældende praksis, hvorefter Folketinget vedtager større statslige vejprojekter ved anlægslov. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3..

I overensstemmelse med gældende praksis skal anlægsloven indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, samt resultatet af de høringer, der foretages. I øvrigt stilles alle oplysninger, herunder miljøkonsekvensrapporten i sin helhed, til rådighed for Folketinget i forbindelse med lovbehandlingen.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* skal Vejdirektoratet sikre, at de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede § 17k *stk. 1*, samt oplysninger om vilkår for projektets gennemførelse skal stilles til rådighed for Folketinget i anlægsloven. Vejdirektoratet skal også sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de foreslåede § 17 k, *stk. 1*, som indholdsmæssigt gælder tilsvarende for anlægslovsprojekter.

For de projekter, hvor der skal meddeles administrativ tilladelse, jf. § 17 j, er det Trafik- og Byggestyrelsens ansvar at sikre, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport opfylder alle kravene efter den foreslåede § 17 g. Trafik- og Byggestyrelsen vil ikke skulle varetage denne opgave i anlægslovsprojekter, hvor Folketinget giver tilladelsen ved anlægslov. Vejdirektoratet vil i stedet i disse projekter i miljøkonsekvensrapporten beskrive de krav, der gælder for rapportens indhold samt redegøre for, hvorledes den konkrete rapport lever op til kravene, jf. den foreslåede § 17 g. Folketinget vil i forbindelse med behandling af lovforslaget, hvor miljøkonsekvensrapporten stilles til rådighed i sin helhed, desuden have alle de sædvanlige muligheder for at føre parlamentarisk kontrol med regeringen, f.eks. stille spørgsmål til transport- og bygningsministeren om miljøkonsekvensrapportens indhold, anmode transport- og bygningsministeren om en miljøteknisk gennemgang af projektet i Transportudvalget m.v.

Det skal bemærkes, at i det omfang, der efter anlægslovens vedtagelse, vil være behov for projektændringer, som ikke kan udføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, vil det være en konkret vurdering, om projektændringen medfører en ændringslov eller om projektændringen meddeles administrativ tilladelse.

Det foreslås i *stk. 3*, at såfremt der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger som nævnt i de foreslåede § 17 l, *stk. 1*, nr. 1-3, skal Vejdirektoratet snarest muligt underrette transport- og bygningsministeren herom. Såfremt Transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en projektændring som vil forudsætte en ændring af anlægsloven underretter ministeren herefter Folketingets Transportudvalg. Det kan endvidere ikke udelukkes, at de nævnte konsekvenser kan have en sådan karakter, at transport- og bygningsministeren underretter Transportudvalget, uden det nødvendigvis fører til en ændringslov.

Det skal bemærkes, at såfremt et anlægslovsprojekt har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, vil der i den pågældende anlægslov blive fastsat regler om Vejdirektoratets overvågning heraf. Vejdirektoratets opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab. I disse varetager Transport- og Bygningsministeriet de fastlagte myndighedsopgaver.

Til § 17 o

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivet artikel 9.

I dag fremgår regler for offentliggørelse af VVM-bekendtgørelsens § 7, som vedrører omfanget af de oplysninger der skal offentliggøres.

I medfør af det foreslåede *§ 17 o, stk. 1*, skal Trafik- og Byggestyrelsen straks informere offentligheden og berørte myndigheder, når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte tilladelse til et projekt. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse sikre, at følgende oplysninger er tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil,
- 2) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse,
- 3) resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget,
- 4) de oplysninger, der er indsamlet i henhold til de foreslåede § 17 g, § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i, stk. 1 og 2, og,
- 5) hvorledes resultaterne og oplysningerne, jf. de foreslåede nr. 3 og 4, er indarbejdet eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle kommentarer fra berørte medlemsstater.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* fastsættes det, at oplysningerne, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*, ligeledes skal sendes til de medlemsstater, der måtte være blevet hørt efter de foreslåede bestemmelser i § 17 h, stk.1 og 2.

Med det foreslåede *stk. 3* skal Vejdirektoratet frem for Trafik- og Byggestyrelsen ved de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov stille de i *stk. 1* nævnte oplysninger til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge

gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet.

I *stk. 4* foreslås det, at Vejdirektoratet i de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. den foreslåede § 17 n, sender oplysningerne, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*, til de medlemsstater, som er hørt efter de foreslåede bestemmelser i § 17 h, *stk. 3 og 4*.

I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, varetager selskabet de opgaver, som Vejdirektoratet har ansvaret for efter de foreslåede *stk. 3 og 4*.

Til § 17 p

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9 a. Der er tale om en ny bestemmelse om forebyggelse af interessekonflikter. Det antages dog at forvaltningslovens kapitel 2 om personlig, speciel inhabilitet finder anvendelse med de modifikationer, som er nødvendige, for at vurdere en myndigheds inhabilitet.

Med henblik på at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a om at forebygge interessekonflikter foreslås det på den baggrund i § 17 p, at Trafik- og Byggestyrelsen ved udførelsen af sine opgaver efter det foreslåede kapitel 2 a i vejloven er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departements instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse. Det forudsættes, at Trafik- og Byggestyrelsen tildeles de fornødne, særskilte administrative og personelle ressourcer til at kunne udføre de til enhver tid foreliggende opgaver, som følger af de foreslåede regler i dette kapitel.

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at den tilladelsesgivende myndighed ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.7.

Til § 17 q

Det foreslås med bestemmelsen, at Trafik- og Byggestyrelsen fører tilsyn med overholdelse af foreslåede bestemmelser i dette kapitel samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes. Der er tale om et tilsyn i forhold til de projekter, der er omfattet af de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, hvor der skal meddeles administrativ VVM-tilladelse.

Til § 17 r

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 6, stk. 5.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan transport- og bygningsministeren fastsætte regler om, at offentligheden skal have adgang til oplysning om et projekts indvirkning på miljøet via en central elektronisk offentlig portal.

I dag offentliggør Vejdirektoratet den udarbejdede miljøkonsekvensvurdering og øvrige oplysninger om et statsligt vejprojekt, på Vejdirektoratets hjemmeside og på høringsportalen. Der er således allerede i dag etableret en praksis for, at offentligheden har let tilgængelig adgang til oplysninger om projektet, herunder projektets indvirkning på miljøet.

Det fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 6, stk. 5, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at den gældende praksis, hvorefter oplysninger om projektet, herunder projektets indvirkning på miljøet, kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen, opfylder de krav, der følger af direktivet..

Den foreslåede bestemmelse giver således alene transport- og bygningsministeren mulighed for at sikre, at gældende praksis for offentliggørelse af oplysningerne, videreføres.

Til § 17 s

Den foreslåede bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, 1. pkt.

Efter ændringen af VVM-direktivet skal medlemsstaterne, hvor relevant, organisere en "one stop shop", når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle og/eller direktiv 92/43/EØF om

bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Ved "one stop shop" forstås, at bygherren kun behøver at henvende sig til én myndighed for at ansøge om en tilladelse. Afhængig af den konkrete udformning af ordningen kan der være tale om at samkøre forskellige tilladelser, dispensations- eller godkendelsesordninger. Selve organiseringen af "one stop shop" sker ved at fastlægge samordnede og/ellers fælles procedurer, der opfylder kravene i disse direktiver, hvor dette er relevant.

Det foreslås, at transport- og bygningsministeren - hvor relevant - skal fastsætte regler herom. Det skal bemærkes, at hensynet bag direktivets bestemmelse må være at undgå, at en privat bygherre skal henvende sig til flere tilladelsesgivende myndigheder for at gennemføre et projekt. Ved etablering af one stop shop sikrer man, at bygherren kun skal henvende sig til én myndighed for at få de nødvendige tilladelser til et projekt. Implementeringen af VVM-direktivet i vejloven vil kun vedrøre de tilfælde, hvor Vejdirektoratet som offentlig bygherre skal gennemføre projektet.

Til nr. 6

I medfør af det foreslåede nr. 6 fastsætter transport- og bygningsministeren regler, der sikrer, at der i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens stillingtagen til projekterne nævnt i kapitel 2 a, foretages en vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede pantearters levesteder. Reglerne herom er i dag udstedt i medfør af bl.a. planloven i bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 med senere ændringer.

Forslaget skal sikre, at de regler der gælder i dag for Naturstyrelsens behandling af en ansøgning fra Vejdirektoratet, videreføres når det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen, som skal behandle ansøgningen.

De regler der udstedes i medfør af det foreslåede nr. 6 vil alene gælde i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen skal udstede en administrativ tilladelse, jf. 17 j. I de tilfælde, hvor et projekt skal tillades ved anlægslov, vil projektets indvirkning på de nævnte naturbeskyttelsesområder, være beskrevet i den pågældende anlægslov i overensstemmelse med gældende praksis.

Til nr. 7

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 11.

VVM-bekendtgørelsens § 14 fastsætter i dag bestemmelse om, at klager over afgørelser, der er truffet i henhold til bekendtgørelsen, behandles af Natur- og Miljøklagenævnet. Det vil sige, at Natur- og Miljøklagenævnet i dag behandler klager over afgørelser vedrørende projekter, der følger den administrative procedure.

Der kan ikke klages over projekter, herunder forhold i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure, når disse er vedtaget ved en anlægslov. Derimod er der i disse tilfælde adgang til domstolsprøvelse.

Det foreslås at indsætte tre nye stykker i § 132.

I medfør af det foreslåede *stk. 6* kan afgørelser efter lovens kapitel om gennemførelse af en VVM-procedure ikke påklages til anden administrativ myndighed, men alene indbringes som søgsmål for de almindelige domstole. Dermed vil der ikke længere være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en VVM-procedure for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Der vil imidlertid være adgang til efterprøvelse af afgørelserne ved domstolene, ligesom det i dag er tilfældet for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Domstolene skal i den forbindelse sikre, jf. det foreslåede *stk. 7*, at omkostningerne i forbindelse med en sådan efterprøvelse, ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Transport- og Bygningsministeriets opgave er bl.a. at sikre det samlede danske transportsystem. De transportinfrastrukturprojekter, som ministeriet skal gennemføre, har stor betydning for den enkelte borger og virksomhed, ligesom projekterne generelt har væsentlig samfundsmæssig interesse i forhold til at sikre fortsat vækst og udvikling i Danmark. Transport- og Bygningsministeriet lægger derfor i forbindelse med etablering, udvidelse og ændring af statslige vejprojekter vægt på at sikre projekternes fremdrift. Endvidere lægger Transport- og Bygningsministeriet vægt på hensynet til de borgere og virksomheder, som berøres særligt indgribende af projektet og skal eksproprieres som følge af etableringen af et projekt. Hensynet til disse nødvendiggør, at projekterne kan gennemføres hurtigst muligt, efter der er truffet beslutning herom.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at de rammer, der gives for efterprøvelse ved domstolene, jf. det foreslåede *stk. 7* nedenfor, tilgodeser offentlighedens ret til efterprøvelse af den gennemførte VVM-procedure.

Efter det foreslåede *stk. 7* skal retten i forbindelse med pålæg af omkostninger i forbindelse med domsafsigelse påse, at efterprøvelse af afgørelser efter det foreslåede kapitel 2 a ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, *stk. 3*, kan retten dog af egen drift

bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces. Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Bestemmelsen omfatter både prøvelse af de administrative afgørelser, som Trafik- og Byggestyrelsen træffer i henhold til lovens kapitel 2 a, jf. de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, samt prøvelse af projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 17 a, stk. 3.

I medfør af det foreslåede *stk. 8* skal søgsmål til prøvelse af afgørelser efter de foreslåede bestemmelser i dette kapitel være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2.

Til nr.8

Det foreslås, at ”eller” udgår i § 135, nr. 4.

Til nr. 9

Det foreslås, at ”§§ 96-99.” udgår af § 135, nr. 5, og i stedet indsættes: ”§§ 96-99,”

Til nr. 10

Det foreslås at indsætte fire nye numre i § 135, stk. 1,

Den foreslåede bestemmelse vedrører straf for overtrædelser af visse af lovens bestemmelser. Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til planlovens § 64, stk. 1, nr. 3 og 4, og VVM-bekendtgørelsens § 15, som er fastsat med hjemmel i planlovens § 64, stk. 2.

Det foreslås i § 135, stk. 1, nr. 6 og 7, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved overtrædelse af bestemmelserne i § 17 d, § 17 i, samt § 17 n. Det betyder, at Vejdirektoratet kan idømmes bødestraf, hvis Vejdirektoratet undlader at indgive ansøgning om et projekt, der er opført på lovforslagets bilag 2 og 3, eller påbegynder et ansøgt projekt, før der er meddelt tilladelse.

Det foreslås desuden i § 135, stk. 1, nr. 8 og 9, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved tilsidesættelse af vilkår for en tilladelse eller undladelse af at efterkomme et påbud eller forbud efter loven.

Det foreslåede nr. 8 sikrer overholdelse af VVM-direktivets artikel 10a og artikel 3, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Til nr. 11

Lovforslagets bilag 1 indsættes som bilag 1 til loven.
Bilag 1 bliver herefter bilag 5.

Til nr. 12

Lovforslagets bilag 2 indsættes som bilag 2 til loven.

Til nr. 13

Lovforslagets bilag 2 a indsættes som bilag 2 a til loven

Til nr. 14

Lovforslagets bilag 3 indsættes som bilag 3 til loven

Til nr. 15

Lovforslagets bilag 4 indsættes som bilag 5 til loven

Til § 2

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede nr. 1 vil det fremgå af jernbaneloven, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

Til nr. 2

I medfør af det foreslåede nr. 2, vil det fremgå, at formålet med kapitel 6 a er at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn før etableringen af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter ved sikring af, at der gennemføres en miljøvurdering af disse projekter, såfremt de kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Til nr. 3

I medfør af det foreslåede nr. 3 undtages projekter opført på bilag 1 og 2, som efter lovforslaget skal optages som bilag til loven, fra den VVM-procedure, der er fastlagt i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven). I stedet vil projekterne følge den VVM-procedure, der foreslås indsat i lovforslagets kapitel 6 a.

Projekterne vil stadig være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit om miljøvurdering m.v. af planer og programmer (SMV), såfremt det konkrete projekt også vurderes at være en plan eller program omfattet af miljøvurderingslovens bestemmelser.

Til nr. 4

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 1, at definere begrebet offentlighed i kapitel 6 a som en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af projekt. Det omfatter også de foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter

eller love, som dokumenterer dette formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 2, at definere begrebet projekt i kapitel 6 a som gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder, herunder nedrivning, samt andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden.

Den foreslåede definition af ”projekt” tager udgangspunkt i VVM-direktivets definition i artikel 1, stk. 2, litra a). Der er dog tilføjet ”nedrivning”, da det er tilføjet det ændrede VVM-direktivs bilag 4, jf. dette lovforslags bilag 4. Ændringen skal ses på baggrund af EU-Domstolens afgørelse C-50/09 Kommissionen mod Irland, hvor Domstolen kom frem til, at nedrivning kan være et selvstændigt projekt, selvom det ikke selvstændigt fremgår af direktivets bilag 1 og 2, jf. dommens præmis 99-101.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 3 at definere begrebet berørt myndighed i kapitel 6 a som en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence, kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

Den foreslåede definition tager udgangspunkt i definitionen af berørt myndighed, som er indeholdt i direktivets artikel 6, stk.1. ”Berørt” kan også vedrøre myndighedens rolle som den myndighed, der skal godkende eller give samtykke, tilladelse, godkendelse eller dispensation. ”Er berørt” og ”kan forventes blive berørt” vurderes til at have det samme indhold. Berørte myndigheder i denne lovs forstand kan f.eks. være Miljøstyrelsen eller Naturstyrelsen som har et særligt ansvar på miljøområdet eller de kommuner eller regioner, som projekter vedrører.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 4, at definere begrebet administrativ tilladelse i kapitel 2 a som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter den foreslåede § 38 j, der giver Banedanmark ret til at igangsætte projektet. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra c), definerer tilladelse således, at det er den afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.

Det foreslås i § 3, stk. 2, nr. 5, at definere begrebet tilladelse ved anlægslov i kapitel 2 a som Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. det foreslåede § 38 n, der ligesom en administrativ tilladelse, giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af det foreslåede § 38 a, stk. 3.

De foreslåede bestemmelser i § 3, stk. 2, nr. 4 og 5 implementerer sammen med bestemmelserne i §§ 38 g, 38 h, 38 i, 38 j, 38 k og 38 n VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, hvorefter en miljøkonsekvensvurdering defineres som en proces bestående af:

- a) bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 og 2
- b) gennemførelse af høringer, jf. artikel 6, og hvis det er relevant, artikel 7

c) den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til artikel 6 og 7

d) den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. c) omhandlede undersøgelse og, i givet fald, dens egen supplerende undersøgelse, og

e) indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8a omhandlede afgørelser.

Til nr. 5

Der foreslås indsat et nyt kapitel 6 a i jernbaneloven. Kapitlet omhandler gennemførelse af miljømæssige undersøgelser (VVM-vurderinger) af statslige jernbaneprojekter, der er opført på bilag 1 og 2, førend projekterne tillades og igangsættes.

Til § 38 a

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Direktivets krav om tilladelse og vurdering af et projekts indvirkning på miljøet er i dag implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 2, for så vidt angår de projekter, som skal have en administrativ VVM-tilladelse. For statslige vejprojekter er det således Naturstyrelsen, som varetager VVM-proceduren og meddeler VVM-tilladelse. Herudover er der efter gældende fast praksis mulighed for, at et konkret statsligt vejprojekt gives tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. nærmere afsnit 2.3., som træder i stedet for en administrativ VVM-tilladelse.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* fastsættes der krav om, at konkrete statslige vejprojekter og dertil knyttede projekter, der er opført på bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede § 38 j.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* fastsættes der desuden krav om, at konkrete projekter, der er opført på bilag 2, og hvor Trafik- og Byggestyrelsen har truffet screeningsafgørelse om VVM-pligt efter det foreslåede § 38 d, også skal have en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. Det betyder, at der skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på miljøet, inden der efter det foreslåede § 38 j, gives administrativ tilladelse til det ansøgte projekt.

Som noget nyt er det således Trafik- og Byggestyrelsen – og ikke Naturstyrelsen, der skal meddele administrativ tilladelse til etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

Som nævnt i afsnit 2.1.2, implementeres VVM-direktivets bilag I og II i deres helhed i Jernbaneloven, som henholdsvis bilag 1 og 2. Bilagene omfatter således også andre projekttyper end vejanlæg. Det skyldes, at den i loven fastlagte VVM-procedure, også omfatter projekter, der skal etableres i tilknytning til et vejanlæg. Dette projekt kan, ligesom det pågældende vejanlæg, være omfattet af VVM-direktivets krav om en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Da det ikke er muligt at forudse disse præcise projekttyper, implementeres bilagene således i deres helhed i Jernbaneloven. Disse projekter er således underlagt den samme procedure som selve vejanlægget i henhold til denne lov.

Tidligere fremgik det af VVM-direktivet, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en national særlov, idet målene med dette direktiv, herunder om høring af offentligheden, afgivelse af oplysninger m.v., nås gennem lovgivningsprocessen. I overensstemmelse med direktivets bestemmelse fremgår det af den danske implementering i VVM-bekendtgørelsen, at denne bl.a. ikke finder anvendelse på anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov. I praksis gennemgår disse projekter dog en procedure, der fuldt ud svarer til de indholdsmæssige krav til miljøvurderinger, der fremgår af direktivet.

Det ændrede VVM-direktiv ophæver som noget nyt bestemmelsen om, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved særlig national lov, bortset fra at medlemsstaterne kan undtage direktivets høringsregler på den forudsætning, at disse sagsskridt varetages ved lovgivningsproceduren. Disse projekter vil således fremover, bortset fra høringsreglerne, være omfattet af VVM-direktivets bestemmelser.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* medfører på den baggrund, at der ikke skal meddeles administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede *stk. 1*, i de tilfælde, hvor Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med vedtagelse af en anlægslov. I stedet vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven udgøre VVM-tilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, *stk. 1*. Bestemmelsen er således et led i at sikre, at der implementeres en VVM-procedure for de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov, og er i øvrigt udtryk for en videreførelse af gældende praksis for anlægslove. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 38 n, som indeholder krav til den tilladelse, som Folketinget giver ved vedtagelse af anlægsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

Til § 38 b

Med henblik på at sikre, at direktivets krav om tilladelse, jf. artikel 2, stk. 1, for de nævnte projekter overholdes, er der i dag i VVM-bekendtgørelsens § 2 fastsat regler om, at bygherren skal indgive skriftlig ansøgning for et projekt, der er omfattet af bekendtgørelsens bilag. For statslige projekter skal ansøgningen indgives til den relevante kommunalbestyrelse som videresender ansøgningen til Naturstyrelsens behandling, jf. bekendtgørelsens § 11, nr. 1. I forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, skal der i sagens natur ikke indgives ansøgning til andre myndigheder.. Miljøundersøgelserne af disse projekter igangsættes typisk på baggrund af en politisk aftale om at projektere et givent projekt med henblik på udarbejdelse af en senere anlægslov.

Det foreslås i § 38 b, at Banedanmark skal udarbejde en ansøgning om et projekt, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, der er opført på lovforslagets bilag 1 og 2, og indgive den til Trafik- og Byggestyrelsen. Ansøgningen skal være skriftlig. Banedanmark indgiver ligesom i dag ikke ansøgning for projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 3, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, idet disse projekter ligesom i dag typisk igangsættes på baggrund af en politisk aftale, jf. dog stk. 2.

Formkravet om skriftlighed er en videreførelse af § 2, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen. Det bemærkes, at der i lovforslagets § 38 c stilles krav til indholdet af Banedanmarks ansøgning, såfremt der skal træffes screeningsafgørelse efter den foreslåede § 38 d, dvs. for de projekter, der er opført på lovforslagets bilag 2. Der stilles derimod ikke i lovforslaget indholdsmæssige krav til Banedanmarks ansøgning om et projekt, som umiddelbart er VVM-pligtigt, jf. det foreslåede § 38 a, stk. 1, dvs. for de projekter, der er opført på lovforslagets bilag 1. For disse projekter stiller VVM-direktivet alene krav om bygherren skal indgive ansøgning. Derimod stilles der for VVM-pligtige projekter opført på bilag 1 alene indholdsmæssige krav til den miljøkonsekvensrapport, som bygherren skal udarbejde, før myndigheden kan træffe afgørelse om VVM-tilladelse til projektet, dvs. Trafik- og Byggestyrelsen efter den foreslåede § 38 j.

I medfør af *stk. 2* fastsættes det, at Banedanmark, uanset det foreslåede stk. 1, skal indgive ansøgning for projekter der er omfattet af § 38 a, stk. 3, hvis projektet er opført på bilag 2, med henblik på at Trafik- og Byggestyrelsen træffer screeningsafgørelse efter den foreslåede § 38 d. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen finder, at det anmeldte projekt er omfattet af krav om tilladelse udarbejder Banedanmark en miljøkonsekvensvurdering, som præsenteres for Folketinget i en anlægslov, jf. § 38 n.

Det skal bemærkes, at i praksis vil projekter, der vedtages ved anlægslov, ofte have en sådan karakter, at projektet er opført på bilag 1. Det kan dog ikke udelukkes, at der også vil blive vedtaget anlægslove for et projekt, der er opført på bilag 2.

Banedanmarks opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab, jf. afsnit 2.1.2.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1. og 2.2.2.

Til § 38 c

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4 og direktivets nye bilag IIA.

VVM-direktivet stillede ikke tidligere krav til, hvilke oplysninger bygherren skal stille til rådighed for myndigheden med henblik på, at denne træffer screeningsafgørelse, om et projekt, der er opført på bilag 2, er VVM-pligtigt.

I overensstemmelse hermed er der ikke fastsat bestemmelser herom i den gældende VVM-bekendtgørelse.

VVM-direktivet stiller nu artikel 4, stk. 4, krav til, hvilke oplysninger, bygherren skal fremlægge i forbindelse med en afgørelse om VVM-pligt for projekter, der er opført på direktivets bilag 2. Bygherren skal således fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. Til direktivet vedlægges nu også bilag II A, som indeholder en detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægges. Det fremgår også, at bygherren, hvis det er relevant, skal tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end VVM-direktivet, ligesom bygherren også kan - men ikke har pligt til at - fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne være væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås derfor i § 38 c, stk. 1, nr. 1, at Banedanmarks ansøgning om, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe en screeningsafgørelse efter den foreslåede § 38 d, skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika, placering og arten af og kendetegn ved projektets potentielle indvirkning på miljøet i overensstemmelse med lovforslagets bilag 3.

I medfør af det foreslåede § 38 c, stk. 1, nr. 2, skal Banedanmarks ansøgning desuden indeholde tilgængelige resultater af andre vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning, der er relevante for det konkrete projekt.

Dermed fastsættes såvel de formelle som de indholdsmæssige krav til Banedanmarks ansøgning, om, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe en screeningsafgørelse. Formelt er det navnlig kravet om skriftlig

ansøgning jf. § 38 b, hvilke viderefører de gældende regler om indgivelse af ansøgninger vedrørende screeningspligtige projekter, herunder § 2, stk. 1, 1. pkt., i VVM-bekendtgørelsen.

Det foreslåede *stk. 2* beskriver de muligheder, som Banedanmark har for yderligere at begrunde, at det konkrete screeningspligtige projekt ikke forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet. Det forudsættes, at disse oplysninger fremgår på det tidspunkt, hvor Banedanmark ansøger Trafik- og Byggestyrelsen om den miljømæssige godkendelse af projektet. Der er ikke tale om en pligt for Banedanmark, men alene en mulighed for at supplere ansøgningen. Der er således ikke tale om foranstaltninger, som Trafik- og Byggestyrelsen kan stille som vilkår for en afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Den beskrivelse som Banedanmark kan fremlægge efter det foreslåede *stk. 2*, kan i de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, fremlægges af selskabet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

Til § 38 d

Denne bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, 3, og 5 og bilag III.

I dag er kravet om, at der træffes screeningsafgørelse for projekter, der er omfattet af direktivets bilag II, implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 3. I dansk ret er der ikke fastsat tærskelværdier eller kriterier for denne vurdering, og der foretages således en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde under hensyn til kriterierne fastsat i bekendtgørelsens bilag 3, som svarer til direktivets bilag III. Det er Naturstyrelsen, som efter gældende ret træffer screeningsafgørelse for de statslige vejprojekter, der kræver administrativ VVM-tilladelse.

I medfør af *§ 38 d, stk. 1, foreslås det*, at Trafik- og Byggestyrelsen på grundlag af Banedanmarks ansøgning efter den foreslåede § 38 c, skal træffe screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt vejprojekt er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 j, idet det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i lovforslagets bilag 3.

Det bemærkes, at en screeningsafgørelse ikke er en tilladelse, og bl.a. derfor kan der ikke stilles vilkår i afgørelsen. Stilles der vilkår i en screeningsafgørelse, forskydes grænsen for, hvornår det konkrete projekt kan have en væsentlig indvirkning på miljøet. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der er et behov for at stille vilkår i den konkrete screeningsafgørelse med henblik på at sikre, at det konkrete

projekt ikke kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, vil der i stedet skulle træffes afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* skal grundlaget for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse være Banedanmarks ansøgning, relevante resultater af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet foretaget i medfør af anden EU-lovgivning samt kriterierne i lovforslagets bilag 4. Det betyder, at den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter direktivets bilag III om kriterier for myndighedernes vurdering af screeningspligtige projekter indgår som bilag til denne lov uden yderligere ændringer. Det ændrede direktivs artikel 4, stk. 3, tydeliggøre kravene til screeningsproceduren ved, at kriterierne i direktivets bilag III for, om et projekt, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, uddybes og opdateres i forhold til miljøbegrebet senere. Det bemærkes, at screeningen som hidtil ikke kan erstatte konsekvensvurderinger efter Natura 2000-regelsættet, jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt visse arter.

Med det foreslåede *stk. 3* fastsættes de indholdsmæssige krav til Trafikstyrelsens screeningsafgørelse.

Hvis Trafik- og Byggestyrelsen vurderer, at det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering og derfor vil være underlagt et krav om tilladelse efter den foreslåede § 38 j, skal screeningsafgørelsen indeholde hovedårsagerne til, at en miljøvurdering og efterfølgende tilladelse kræves med henvisning til de relevante kriterier i lovforslagets bilag 3. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen derimod finder, at det konkrete projekt ikke kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal afgørelsen herom begrundes, herunder angive hovedårsagerne hertil med henvisning til relevante kriterier i lovforslagets bilag 3. Hvis Banedanmark har fremlagt en beskrivelse efter dette lovforslags § 38 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i begrundelsen for afgørelsen endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

I medfør af det foreslåede *stk. 4* skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter det foreslåede *stk. 1*. Trafik- og Byggestyrelsen skal fastsætte en passende tidsfrist for høringen, således at berørte myndigheder får mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen

Derudover forudsættes det, at de almindelige forvaltningsretlige principper for partshøring af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejere, der bliver berørt af projektet, f.eks. fordi projektet anlægges i nær tilknytning til ejendommen, fortsat vil skulle foretages af Trafik- og

Byggestyrelsen. Dette følger af den almindelige forpligtelse, som offentlige myndigheder har til oplysning af sagen. Som støtte herfor skal det bemærkes, at det i sidste punktum i betragtning 29 i VVM-direktivets præambel anføres, at det anses for at være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at tage hensyn til uopfordrede kommentarer, der måtte være modtaget fra andre kilder såsom medlemmer af offentligheden eller offentlige myndigheder, også selv om der ikke kræves nogen formel høring i screeningsfasen. Der henvises her til andre end berørte myndigheder. Pligten til at foretage partshøring af bygherren gælder med de modifikationer, der følger af, at det er bygherren, der har ansøgt om projektet og som udgangspunkt derfor vil være bekendt med sagens oplysninger.

Med *stk. 5* foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse, jf. det foreslåede *stk. 1*. Som nævnt tidligere er der ikke i dansk ret fastsat sådanne tærskelværdier, og der er heller ikke for nærværende behov herfor. Men Transport- og Bygningsministeriet udelukker ikke, at det for de statslige vejprojekter, som skal screenes forud for meddelelse af en administrativ VVM-tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, kunne være hensigtsmæssigt at fastsætte tærskelværdier. Sådanne tærskelværdier skulle således være et redskab til at forenkle arbejdet med såvel Banedanmarks vurdering af, hvilke projekter der skal screenes lettere, som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om eventuel VVM-pligt. De fastsætte tærskelværdier skal opfylde direktivets og lovens bilag 3.

Der henvises i øvrigt til almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

Til § 38 e

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 4, *stk. 5*, og *6*.

Tidligere var der ikke fastsat regler i VVM-direktivet for, hvor lang tid myndighederne måtte bruge på at træffe en screeningsafgørelse, og der er heller ikke i dansk ret fastsat bestemmelse herom.

Med det ændrede VVM-direktiv er der nu, for at fremme en effektiv screeningsprocedure i medfør af artikel 4, *stk. 6*, fastsat en tidsfrist for myndigheder på højst 90 dage til at træffe screeningsafgørelsen. Dette gælder dog ikke, hvis myndigheden i særlige tilfælde kan begrunde, at fristen skal forlænges. I givet fald skal den kompetente myndighed underrette bygherren om årsagerne til fristforlængelsen, og hvornår der forventes en afgørelse.

I overensstemmelse hermed er der i lovforslagets § 38 *e, stk. 1*, fastsat en tidsfrist for Trafik- og Byggestyrelsen til at træffe screeningsafgørelser på 90 dage. Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor bygherren har fremlagt alle de oplysninger, som kræves efter dette lovforslags § 38 *c*.

Det foreslås i *stk. 2*, at såfremt Trafik- og Byggestyrelsen i særlige tilfælde ikke kan overholde tidsfristen f.eks. på grund af projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen konkret forlænge fristen for at træffe afgørelse. I så fald skal Trafik- og Byggestyrelsen underrette Banedanmark skriftligt om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse. I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab underretter Trafik- og Byggestyrelsen selskabet herom.

I medfør af det foreslåede *stk. 3* skal Trafik- og Byggestyrelsen offentliggøre sin screeningsafgørelse, jf. det foreslåede § 38 d, *stk. 1*.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks og hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

Til § 38 f

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 5, *stk. 2*.

I dansk ret er scoping implementeret i VVM-bekendtgørelsens regler om idéfasehøring, jf. § 4. Der er her tale om en obligatorisk scopingfase, hvor både berørte myndigheder og offentligheden høres. For de projekter der i dag meddeles administrativ VVM-tilladelse gennemføres der således en idéfasehøring. For så vidt angår de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, har der også i praksis været gennemført såkaldte idéfasehøringer, hvor offentligheden har fået lejlighed til at forholde sig til og komme med idéer og forslag til et planlagt statsligt vejprojekt.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsen efter anmodning fra Banedanmark afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljeret de oplysninger skal være, som Banedanmark skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten (scoping). Dette gælder for de projekter, der er omfattet af § 38 a, dvs. både statslige vejprojekter, der skal have en administrativ tilladelse i Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov.

Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Banedanmarks oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. det foreslåede *stk. 2* neden for. Det foreslås således, at scopingfasen kun indledes, når Banedanmark som statens bygherre i det statslige vejprojekt, anmoder om det. I andre tilfælde er der ikke pligt til scoping.

Trafik- og Byggestyrelsens udtalelse om afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand, da Trafik- og Byggestyrelsen fortsat vil have mulighed for at anmode Banedanmark om supplerende oplysninger jf., § 38 h, stk. 1, 2. pkt., i dette lovforslag. Som det fremgår § 38 g, stk. 3, skal miljøkonsekvensrapporten i de tilfælde, hvor Banedanmark eller Banedanmark har anmodet Trafik- og Byggestyrelsen om en scopingudtalelse, også baseres på denne udtalelse.

Den foreslåede bestemmelse finder også anvendelse på de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov. Henset til Banedanmarks store erfaring med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger, vurderes bestemmelsen imidlertid ikke at have stor praktisk relevans. Det kan dog ikke udelukkes, at Banedanmark i konkrete tilfælde kan have behov for en udtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingens indhold. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.3.

I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsejet selskab, kan selskabet anmode Trafik- og Byggestyrelsen om denne udtalelse.

I medfør af *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, før Trafik- og Byggestyrelsen afgiver en udtalelse efter det foreslåede *stk. 1*.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3.

Til § 38 g

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1, litra a og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

VVM-bekendtgørelsen stiller i dag krav til indholdet af VVM-redegørelsen i § 5, stk. 2

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* fastslår, at det er Banedanmark, der udarbejder og fremlægger miljøkonsekvensrapporten i forbindelse med et statsligt vejprojekt, der er omfattet af § 38 a. Bestemmelsen finder således både anvendelse for projekter, der meddeles administrativ tilladelse af

Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov. Dette er en delvis ændring i forhold til den gældende implementering af VVM-direktivet. Navnlig for projekter på land er det en ændring, jf. således § 5, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen, hvoraf det fremgår, at det er den kompetente myndighed – og ikke bygherren, der udarbejder en VVM-redegørelse. I praksis har det dog ved udarbejdelse af VVM-redegørelser været bygherren, som har bidraget med oplysninger og udarbejdelse af selve redegørelsen. Denne praktiske arbejdsdeling formaliseres nu i overensstemmelse med direktivet, således at det nu udtrykkeligt påhviler Banedanmark som statens bygherre at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

Niveauet for oplysning og kvaliteten af miljøkonsekvensvurderingen svarer til de nuværende krav, men det fremgår nu direkte af VVM-direktivets præambel, jf. betragtning nr. 32, at de data og oplysninger, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten i henhold til direktivets bilag IV (lovforslagets bilag 4), bør være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet. Bortset fra en ændring af ”bør” til ”skal”, foreslås denne standard for miljøkonsekvensrapportens indhold optaget i ordlyden af det foreslåede 2. pkt. i bestemmelsen. Standarden vurderes ikke at ændre på den gældende retspraksis fra henholdsvis nationale domstole og EU-domstolen.

Den nærmere afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold foreslås med *stk. 2* fastsat på grundlag af de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1. Der er tale om minimumskrav til indholdet af en miljøkonsekvensrapport, hvilket understreges af bestemmelsens nr. 6, hvorefter oplysningerne i lovforslagets bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, kan omfanget af oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten baseres på den afgrænsning, som Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget efter § 38 f, dvs. den scopingudtalelse, som styrelsen afgiver, hvis Banedanmark anmoder om det. Trafik- og Byggestyrelsens afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten har et sådant indhold, at Trafik- og Byggestyrelsen vil være i stand til at vurdere og træffe afgørelse, om projektet skal have en tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen kan fortsat kræve supplerende oplysninger, såfremt det vurderes nødvendigt, jf. dette lovforslags § 38 h, stk. 1, 2. pkt. Er der ikke afgivet en scopingudtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, vil det være op til Banedanmark at foretage afgrænsningen af de data, oplysninger og beskrivelser, der vil være nødvendige for at sikre, at rapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Det foreslås i *stk. 4*, at Banedanmark skal inddrage tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller dansk lovgivning med henblik på at undgå dobbeltarbejde. Som eksempler på sådanne vurderinger henvises der i betragtning nr. 32 til det

ændrede VVM-direktiv til direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet.

Af det foreslåede *stk. 5* følger de faktorer, som Banedanmark ved udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport på passende måde skal påvise, beskrive og vurdere i forhold til både direkte og indirekte virkninger.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 4* og *stk. 5* gengiver dermed kravene til miljøkonsekvensrapporten, således som de er beskrevet i VVM-direktivets artikel 3.

Det foreslåede *stk. 6* har til formål at sikre projekters modstandsdygtighed og robusthed overfor udefrakommende ulykker og naturkatastrofer. Den foreslåede bestemmelse fastslår derfor, at miljøkonsekvensrapporten skal omfatte en vurdering heraf.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* udgør sammen med de foreslåede *stk. 2-6* den formelle ramme for, at miljøkonsekvensrapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet i overensstemmelse med de krav der efter ændringen af VVM-direktivet. Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* fastsættes det således i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktivs artikel 5, *stk. 3*, litra a) samt betragtning nr. 33 i direktivets præambel, at Banedanmark skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og kompetente eksperter. Da udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport allerede i dag typisk vil kræve inddragelsen af flere rådgivere (eksperter) med specialistviden og generel viden, er kravene til kvalifikationer og kompetence søgt beskrevet med afsæt i de anvendte ordninger og beskrivelser. På den baggrund foreslås det, at de anvendte eksperter på det konkrete projekt skal besidde den relevante uddannelse og den tilstrækkelige erfaring til at udarbejde miljøkonsekvensrapporten. Der er ikke krav om uafhængighed, hvilket muliggør anvendelsen af in-house rådgivning.

Der foreslås ikke krav om særlig uddannelse, godkendelse eller akkreditering, da omkostninger ved ordningerne vil overstige formålet med at stille sådanne krav. De eksisterende markedsmekanismer og den mulighed for prøvelse af rådgiveres og eksperters kompetence, der kan ske ved at indbringe søgsmål over miljøkonsekvensvurderingerne for domstolene, vurderes at være tilstrækkelig, herunder de krav der stilles til ekstern kvalitetssikring af Banedanmarks projekter.

Det bemærkes i den forbindelse, at der stilles tilsvarende krav til myndighedernes ekspertise i forbindelse med behandling af sager om konkrete projekter i lovforslagets § 38 h, *stk. 1, 3. pkt.*, jf. nedenfor.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 8* skal myndigheder efter anmodning fra Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen give de oplysninger, der er nødvendige for Banedanmarks udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport. Dette krav følger allerede af forvaltningsrettens almindelige regler, og der tilsigtes ingen ændring heri med denne bestemmelse. Omfanget af de oplysninger, som Banedanmark kan kræve, afhænger af, hvilken ansøgning Banedanmark har indgivet, jf. det foreslåede § 38 c, idet det forudsættes, at screeningsafgørelsen efter den foreslåede § 38 d baseres på Banedanmarks egne oplysninger.

Banedanmarks bygherreopgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

Til § 38 h

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivet artikel 5, stk. 3, litra b) og c), samt artikel 6, stk. 2, 3, 6, og 7.

VVM-bekendtgørelsen fastsætter i dag i § 6 regler om gennemførelse af offentlig høring.

Det foreslåede *stk. 1* fastslår, at Trafik- og Byggestyrelsen har en forpligtelse til at sikre, at den af Banedanmark fremlagte miljøkonsekvensrapport også opfylder kravene, som er fastlagt i den foreslåede § 38 g. Selvom Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget scoping efter den foreslåede § 38 f, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen indhente supplerende oplysninger fra Banedanmark eller foranstalte egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på at kunne opfylde relevante krav i lovforslagets bilag 4 og træffe afgørelse efter lovforslagets § 38 j, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Bestemmelsen følger således også af den almindelige pligt efter forvaltningsretten, som offentlige myndigheder har, til at oplyse en sag, før der træffes afgørelse. Processen for indhentning af oplysninger mv. følger de almindelige regler i forvaltningsloven samt god forvaltningsskik. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Med det foreslåede *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsen efter gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten sende denne og eventuelle supplerende oplysninger i høring hos de berørte myndigheder og offentligheden. Bestemmelsen skal sikre, at berørte myndigheder og offentligheden får lejlighed til at udtale sig, inden Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen

skal fastsætte en frist for bemærkninger for høringen, på mindst 30 dage. Fristen skal fremgå af høringen. Bestemmelsen implementerer det ændrede VVM-direktivs artikel 6, stk. 7, hvorefter høringen af den berørte offentlighed over den af bygherren fremlagte miljøkonsekvensrapport ikke må være kortere end 30 dage. Dette er en ændring i forhold til det gældende VVM-direktiv, som i dansk ret er blevet fortolket således, at der gives en frist for høringer på 8 uger.

I medfør af det foreslåede *stk. 3* skal Banedanmark i de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 38 n, sende miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger til rapporten. Banedanmark skal fastsætte en frist på minimum 30 dage til at fremsætte bemærkninger og fristen skal fremgå af offentliggørelsen. Der tilsigtes ingen indholdsmæssige forskelle mellem den høring, der skal foretages i administrative sager i henhold til det foreslåede *stk. 2*, og den høring, der gennemføres i henhold til det foreslåede *stk. 3* for anlægslovsprojekter. I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets departement denne høring på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, offentliggøres materialet på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside, eventuelt selskabets hjemmeside og på høringsportalen.

Med det foreslåede *stk. 4* skal transport- og bygningsministeren udpege de berørte myndigheder der skal høres, jf. *stk. 2* og *3*. Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt.

Som nævnt i det foreslåede § 3, *stk. 2*, nr. 3, defineres en berørt myndighed som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller kommuner eller regioner, som projektet vedrører.

Til § 38 i

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 7.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsen, hvis et projekt, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat, snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af høring efter de regler i VVM-direktivet og SMV-direktivet, som Miljø- og Fødevareministeriet efter hensigten implementerer i en ny miljøvurderingslov. . Trafik- og Byggestyrelsen kan i givet fald ikke træffe afgørelse om VVM-tilladelse, før miljø- og fødevareministeren giver samtykke hertil.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal miljø- og fødevareministeren foranledige, at der gennemføres høring, hvis miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndighed om, at denne finder, at Banedanmark har indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet i denne stat. Som det er tilfældet efter det foreslåede *stk. 1*, må Trafik- og Byggestyrelsen ikke træffe afgørelse om VVM-tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har givet samtykke hertil.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* fastsættes det, at Banedanmark – på samme måde som Trafik- og Byggestyrelsen – snarest muligt skal underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, såfremt et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat. Lovforslaget må i disse tilfælde ikke fremsættes før resultatet af høringen foreligger. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til det foreslåede *stk. 1*.

Efter det foreslåede *stk. 4* må lovforslag ikke fremsættes for et projekt, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 n, såfremt miljø- og fødevareministeren får en henvendelse fra en anden stats myndigheder om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkning på miljøet i denne stat. Lovgivningsproceduren kan i disse tilfælde først indledes, når miljø- og fødevareministeren har givet sit samtykke hertil.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.6. og 2.3.6..

Til § 38 j

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, og 8a, stk. 5 og stk. 6.

Det følger i dag af VVM-bekendtgørelsens § 7, stk. 1, at den kompetente myndighed skal træffe afgørelse om, hvorvidt et anlæg kan tillades. Denne afgørelse skal offentliggøres og offentliggørelsen skal indeholde en række oplysninger om tilladelsen, herunder begrundelsen for beslutningen.

Efter det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsen træffe afgørelse om, hvorvidt det ansøgte projekt kan tillades. Afgørelsen skal træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, samt i de tilfælde, hvor det statslige vejprojekt har grænseoverskridende karakter, miljø- og fødevareministerens samtykke, jf. de foreslåede § 38 j, stk.1 og 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt. Dette har særlig betydning såfremt den tidsmæssige udstrækning fra Banedanmarks fremlæggelse af rapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal afgørelser efter det foreslåede *stk. 1* træffes inden for en rimelig tidsfrist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse forsinkes, meddeles dette Vejdirektorat samt begrundelsen herfor.

Udsættelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse kan f.eks. ske, hvor høringen har vist behov for yderligere undersøgelser, belysning af andre alternativer eller lignende. Trafik- og Byggestyrelsen vil dog kunne træffe afgørelse om ikke at tillade projektet, hvis Trafik- og Byggestyrelsen trods gentagne opfordringer, ikke får de ønskede oplysninger mv. fra Banedanmark.

Til § 38 k

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 4 og 6.

Krav om begrundelse for enten en afgørelse om at meddele VVM-tilladelse eller ikke at meddele VVM-tilladelse indgår allerede i dag i § 7 i VVM-bekendtgørelsen. Hertil kommer, at begrundelseskravet også følger af de almindelige regler for sagsbehandling efter forvaltningsretten.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* skal Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om at tillade det ansøgte projekt indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Med det foreslåede *stk. 2* skal Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om ikke at tillade projektet angive hovedårsagerne herfor. Dette fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, *stk. 2*, og vurderes ikke at gå videre end det almindelige forvaltningsretlige krav om begrundelse af afgørelser.

I medfør af lovforslagets *stk. 3* kan Trafik- og Byggestyrelsen stille vilkår for en tilladelse. Det følger endvidere af bestemmelsen, at Trafik- og Byggestyrelsen har pligt til at stille vilkår om overvågning, hvis projektet har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet.

Ifølge det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, *stk. 4*, kan myndigheden fastsætte vilkår i tilladelsen om, at foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren. Der lægges med andre ord op til, at bygherren dokumenterer, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også nedrivningsfasen kan her blive aktuel.

Omfanget, indholdet og den tidsmæssige udstrækning af de nævnte procedurer skal være proportionale med projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkning på miljøet. Der kan anvendes eksisterende overvågningsordninger fra anden EU-lovgivning eller ordninger, som er fastsat i anden lovgivning eller i medfør af anden lovgivning, hvor det er hensigtsmæssigt i forhold til det konkrete projekt og formålet med overvågningen.

Derudover skal Trafik- og Byggestyrelsen fastlægge procedurer for den overvågning, som Banedanmark skal foretage med henblik på at fastslå, om de pågældende foranstaltninger virker som ønsket. Samtidig skal procedurerne også gerne identificere eventuelle uforudsete væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet i de forskellige faser, således at der foretages en passende afhjælpning heraf. Denne overvågning bør ikke overlappes eller stille yderligere krav om overvågning end, hvad der kræves i henhold til anden EU-lovgivning end VVM-direktivet og i henhold til anden lovgivning.

Til § 38 l

I § 38 l, *stk. 1*, foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen kan tage en administrativ tilladelse op til revurdering og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, projektet væsentlige skadelig indvirkning ikke kunne forudses ved myndighedens meddelelse af tilladelse eller projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund for Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen. Baggrunden for bestemmelsen er det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, *stk. 4*, hvorefter

myndigheden kan kræve foranstaltninger gennemført for projekter, der har væsentlig og skadelig indvirkning på miljøet med henblik på at imødegå sådanne indvirkninger på miljøet, samt at det overvåges, at de pågældende foranstaltninger har den ønskede virkning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

Til § 38 m

I *stk. 1* foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke må meddele administrativ tilladelse til at påbegynde et projekt, før der er tilvejebragt det nødvendige plangrundlag for projektet efter planloven.

I forhold til eksisterende planlægning gælder, at bestemmelser i sådanne planer viger for anlægsloven for så vidt, at anlægsaktiviteter, som er umiddelbart tilladt ved anlægsloven, kan gennemføres uanset eventuelle modstridende bestemmelser i gældende kommune- eller lokalplaner.

Der kan med en anlægslov indføres en bestemmelse om, at gennemførelsen af anlægsprojektet ikke forudsætter tilvejebringelse af ny kommune- eller lokalplanlægning samt at kommunen ikke kan nedlægge forbud mod (dele af) anlægsprojektet efter planlovens §§ 12 og 14.

Der kan være tilfælde, hvor det må afklares, om anlægsloven indebærer en hel eller delvis fravigelse af bindende bestemmelser i en lokalplan.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport- og bygningsministeren skal kunne overtage kommunalbestyrelsens opgaver i planlovens kapitel 4 for at sikre, at projektet ikke forsinkes væsentligt.

Til § 38 n

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1 og 8 a, stk. 1, 4 og 6.

Det foreslås i § 38 n, *stk. 1*, at Folketinget kan meddele tilladelse til et statsligt vejprojekt ved anlægslov. Der er tale om en videreførelse af gældende praksis, hvorefter Folketinget vedtager større statslige vejprojekter ved anlægslov. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3..

I overensstemmelse med gældende praksis skal anlægsloven indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, samt resultatet af de høringer, der foretages. I øvrigt stilles alle oplysninger, herunder miljøkonsekvensrapporten i sin helhed, til rådighed for Folketinget i forbindelse med lovbehandlingen.

I medfør af det foreslåede *stk. 2* skal Banedanmark sikre, at de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede § 38k stk. 1, samt oplysninger om vilkår for projektets gennemførelse skal stilles til rådighed for Folketinget i anlægsloven. Banedanmark skal også sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøvurderingen af det konkrete projekt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de foreslåede § 38 k, stk. 1, som indholdsmæssigt gælder tilsvarende for anlægslovsprojekter.

For de projekter, hvor der skal meddeles administrativ tilladelse, jf. § 38 j, er det Trafik- og Byggestyrelsens ansvar at sikre, at Banedanmarks miljøkonsekvensrapport opfylder alle kravene efter den foreslåede § 38 g. Trafik- og Byggestyrelsen vil ikke skulle varetage denne opgave i anlægslovsprojekter, hvor Folketinget giver tilladelsen ved anlægslov. Banedanmark vil i stedet i disse projekter i miljøkonsekvensrapporten beskrive de krav, der gælder for rapportens indhold samt redegøre for, hvorledes den konkrete rapport lever op til kravene, jf. den foreslåede § 38 g, Folketinget vil i forbindelse med behandling af lovforslaget, hvor miljøkonsekvensrapporten stilles til rådighed i sin helhed, desuden have alle de sædvanlige muligheder for at føre parlamentarisk kontrol med regeringen, f.eks. stille spørgsmål til transport- og bygningsministeren om miljøkonsekvensrapportens indhold, anmode transport- og bygningsministeren om en miljøteknisk gennemgang af projektet i Transportudvalget m.v.

Det skal bemærkes, at i det omfang, der efter anlægslovens vedtagelse, vil være behov for projektændringer, som ikke kan udføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, vil det være en konkret vurdering, om projektændringen medfører en ændringslov eller om projektændringen meddeles administrativ tilladelse.

Det foreslås i *stk. 3*, at såfremt der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger som nævnt i de foreslåede § 38 l, stk. 1, nr. 1-3, skal Banedanmark snarest muligt underrette transport- og bygningsministeren herom. Såfremt Transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en projektændring som vil forudsætte en ændring af anlægsloven underretter ministeren herefter Folketingets Transportudvalg. Det kan endvidere ikke udelukkes, at de nævnte konsekvenser kan have en sådan karakter, at transport- og bygningsministeren underretter Transportudvalget, uden det nødvendigvis fører til en ændringslov.

Det skal bemærkes, at såfremt et anlægslovsprojekt har væsentlige og skadelige indvirkninger på miljøet, vil der i den pågældende anlægslov blive fastsat regler om Banedanmarks overvågning heraf. Banedanmarks opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsejet selskab. I disse varetager Transport- og Bygningsministeriet de fastlagte myndighedsopgaver.

Til § 38 o

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivet artikel 9.

I dag fremgår regler for offentliggørelse af VVM-bekendtgørelsens § 7, som vedrører omfanget af de oplysninger der skal offentliggøres.

I medfør af det foreslåede § 38 o, stk. 1, skal Trafik- og Byggestyrelsen straks informere offentligheden og berørte myndigheder, når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte tilladelse til et projekt. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse sikre, at følgende oplysninger er tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil,
- 2) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse,
- 3) resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget,
- 4) de oplysninger, der er indsamlet i henhold til de foreslåede § 38 g, § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i, stk. 1 og 2, og,
- 5) hvorledes resultaterne og oplysningerne, jf. de foreslåede nr. 3 og 4, er indarbejdet eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle kommentarer fra berørte medlemsstater.

I medfør af det foreslåede stk. 2 fastsættes det, at oplysningerne, der er nævnt i det foreslåede stk. 1, ligeledes skal sendes til de medlemsstater, der måtte være blevet hørt efter de foreslåede bestemmelser i § 38 h, stk.1 og 2.

Med det foreslåede stk. 3 skal Banedanmark frem for Trafik- og Byggestyrelsen ved de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov stille de i stk. 1 nævnte oplysninger til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Fælles for reglerne om inddragelse af offentligheden er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet.

I stk. 4 foreslås det, at Banedanmark i de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. den foreslåede § 38 n, sender oplysningerne, der er nævnt i det foreslåede stk. 1, til de medlemsstater, som er hørt efter de foreslåede bestemmelser i § 38 h, stk. 3 og 4.

I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, varetager selskabet de opgaver, som Banedanmark har ansvaret for efter de foreslåede stk. 3 og 4.

Til § 38 p

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9 a. Der er tale om en ny bestemmelse om forebyggelse af interessekonflikter. Det antages dog at forvaltningslovens kapitel 2 om personlig, speciel inhabilitet finder anvendelse med de modifikationer, som er nødvendige, for at vurdere en myndigheds inhabilitet.

Med henblik på at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a om at forebygge interessekonflikter foreslås det på den baggrund i § 38 p, at Trafik- og Byggestyrelsen ved udførelsen af sine opgaver efter det foreslåede kapitel 2 a i Jernbaneloven er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departements instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse. Det forudsættes, at Trafik- og Byggestyrelsen tildeles de fornødne, særskilte administrative og personelle ressourcer til at kunne udføre de til enhver tid foreliggende opgaver, som følger af de foreslåede regler i dette kapitel.

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at den tilladelsesgivende myndighed ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.7..

Til § 38 q

Det foreslås med bestemmelsen, at Trafik- og Byggestyrelsen fører tilsyn med overholdelse af foreslåede bestemmelser i dette kapitel samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes. Der er tale om et tilsyn i forhold til de projekter, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, hvor der skal meddeles administrativ VVM-tilladelse.

Til § 38 r

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 6, stk. 5.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan transport- og bygningsministeren fastsætte regler om, at offentligheden skal have adgang til oplysning om et projekts indvirkning på miljøet via en central elektronisk offentlig portal.

I dag offentliggør Banedanmark den udarbejdede miljøkonsekvensvurdering og øvrige oplysninger om et statsligt vejprojekt, på Banedanmarks hjemmeside og på høringsportalen. Der er således allerede i dag etableret en praksis for, at offentligheden har let tilgængelig adgang til oplysninger om projektet, herunder projektets indvirkning på miljøet.

Det fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 6, stk. 5, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at den gældende praksis, hvorefter oplysninger om projektet, herunder projektets indvirkning på miljøet, kan findes på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen, opfylder de krav, der følger af direktivet..

Den foreslåede bestemmelse giver således alene transport- og bygningsministeren mulighed for at sikre, at gældende praksis for offentliggørelse af oplysningerne, videreføres.

Til § 38 s

Den foreslåede bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, 1. pkt.

Efter ændringen af VVM-direktivet skal medlemsstaterne, hvor relevant, organisere en "one stop shop", når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle og/eller direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Ved "one stop shop" forstås, at bygherren kun behøver at henvende sig til én myndighed for at ansøge om en tilladelse. Afhængig af den konkrete udformning af ordningen kan der være tale om at samkøre forskellige tilladelser, dispensations- eller godkendelsesordninger. Selve organiseringen af "one stop shop" sker ved at fastlægge samordnede og/ellers fælles procedurer, der opfylder kravene i disse direktiver, hvor dette er relevant.

Det foreslås, at transport- og bygningsministeren - hvor relevant - skal fastsætte regler herom.

Det skal bemærkes, at hensynet bag direktivets bestemmelse må være at undgå, at en privat bygherre skal henvende sig til flere tilladelsesgivende myndigheder for at gennemføre et projekt. Ved etablering af one stop shop sikrer man, at bygherren kun skal henvende sig til én myndighed for at få de nødvendige tilladelser til et projekt. Implementeringen af VVM-direktivet i Jernbaneloven vil kun vedrøre de tilfælde, hvor Banedanmark som offentlig bygherre skal gennemføre projektet.

Til nr. 6

I medfør af det foreslåede nr. 7 fastsætter transport- og bygningsministeren regler, der sikrer, at der i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens stillingtagen til projekterne nævnt i kapitel 6 a, foretages en vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede plantearters levesteder. Reglerne herom er i dag udstedt i i medfør af bl.a. planloven i bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 med ændring.

Forslaget skal sikre, at de regler der gælder i dag for Naturstyrelsens behandling af en ansøgning fra Banedanmark, videreføres når det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen, som skal behandle ansøgningen.

De regler der udstedes i medfør af det foreslåede nr. 6 vil alene gælde de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen skal udstede en administrativ tilladelse, jf. 38 j. I de tilfælde, hvor et projekt skal tillades ved anlægslov, vil projektets indvirkning på de nævnte naturbeskyttelsesområder, være beskrevet i de den pågældende anlægslov, i overensstemmelse med gældende praksis.

Til nr. 7

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 11.

VVM-bekendtgørelsens § 14 fastsætter i dag bestemmelse om, at klager over afgørelser, der er truffet i henhold til bekendtgørelsen, behandles af Natur- og Miljøklagenævnet. Det vil sige, at Natur- og Miljøklagenævnet i dag behandler klager over afgørelser vedrørende projekter, der følger den administrative procedure.

Der kan ikke klages over projekter, herunder forhold i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure, når disse er vedtaget ved en anlægslov. Derimod er der i disse tilfælde adgang til domstolsprøvelse.

Det foreslås at indsætte § 115 a.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* kan afgørelser efter lovens kapitel om gennemførelse af en VVM-procedure ikke påklages til anden administrativ myndighed, men alene indbringes som søgsmål for de almindelige domstole. Dermed vil der ikke længere være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en VVM-procedure for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Der vil imidlertid være adgang til efterprøvelse af afgørelserne ved domstolene, ligesom det i dag er tilfældet for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Domstolene skal i den forbindelse sikre, jf. det foreslåede *stk. 2*, at omkostningerne i forbindelse med en sådan efterprøvelse, ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Transport- og Bygningsministeriets opgave er bl.a. at sikre det samlede danske transportsystem. De transportinfrastrukturprojekter, som ministeriet skal gennemføre, har stor betydning for den enkelte borger og virksomhed, ligesom projekterne generelt har væsentlig samfundsmæssig interesse i forhold til at sikre fortsat vækst og udvikling i Danmark. Transport- og Bygningsministeriet lægger derfor i forbindelse med etablering, udvidelse og ændring af statslige vejprojekter vægt på at sikre projekternes fremdrift. Endvidere lægger Transport- og Bygningsministeriet vægt på hensynet til de borgere og virksomheder, som berøres særligt indgribende af projektet og skal eksproprieres som følge af etableringen af et projekt. Hensynet til disse nødvendiggør, at projekterne kan gennemføres hurtigst muligt, efter der er truffet beslutning herom.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at de rammer, der gives for efterprøvelse ved domstolene, jf. det foreslåede *stk. 2* nedenfor, tilgodeser offentlighedens ret til efterprøvelse af den gennemførte VVM-procedure.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal retten i forbindelse med pålæg af omkostninger i forbindelse med domsafsigelse påse, at efterprøvelse af afgørelser efter det foreslåede kapitel 6 a ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, *stk. 3*, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være

uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces. Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Bestemmelsen omfatter både prøvelse af de administrative afgørelser, som Trafik- og Byggestyrelsen træffer i henhold til lovens kapitel 6 a, jf. de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, samt prøvelse af projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 38 a, stk. 3.

I medfør af det foreslåede *stk. 3* skal søgsmål til prøvelse af afgørelser efter de foreslåede bestemmelser i dette kapitel være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2.

Til nr. 8

Det foreslås at indsætte stk. 2 i § 116.

Den foreslåede bestemmelse vedrører straf for overtrædelser af visse af lovens bestemmelser.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til planlovens § 64, stk. 1, nr. 3 og 4, og VVM-bekendtgørelsens § 15, som er fastsat med hjemmel i planlovens § 64, stk. 2.

Det foreslås i § 116, *stk. 2, nr. 1 og 27*, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved overtrædelse af bestemmelserne i § 38 d, § 38 i, samt § 38 n. Det betyder, at Banedanmark kan idømmes bødestraf, hvis Banedanmark undlader at indgive ansøgning om et projekt, der er opført på lovforslagets bilag 2 og 3, eller påbegynder et ansøgt projekt, før der er meddelt tilladelse.

Det foreslås desuden i § 135, stk. 2, nr. 3 og 4, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved tilsidesættelse af vilkår for en tilladelse eller undladelse af at efterkomme et påbud eller forbud efter loven.

Det foreslåede nr. 8 sikrer overholdelse af VVM-direktivets artikel 10a og artikel 3, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Til nr. 9

Lovforslagets bilag 1 indsættes som bilag 1 til loven.

Til nr. 10

Lovforslagets bilag 2 indsættes som bilag 2 til loven.

Til nr. 11

Lovforslagets bilag 2a indsættes som bilag 2a til loven

Til nr. 12

Lovforslagets bilag 3 indsættes som bilag 3 til loven

Til nr. 13

Lovforslagets bilag 4 indsættes som bilag 4 til loven

Til § 3

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede nr. 1 vil det fremgå af lov om havne, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr.

384, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

Til nr. 2

Det foreslås i *nr. 2*, at havnelovens § 1 a suppleres, således at det udtrykkeligt fremgår, at procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter, dvs. VVM-direktivet, også kan implementeres i medfør af bestemmelsen.

Bestemmelsen ændrer ikke på gældende ret, men præciserer således bare, at transport- og bygningsministeren i medfør af havnelovens § 1 a kan fastsætte bestemmelser, der gennemfører VVM-bekendtgørelsen. Som følge af ændringen af VVM-direktivet vil denne bekendtgørelse blive opdateret i overensstemmelse med ændringerne af direktivet. Det skal bemærkes, at der også kan fastsættes regler til gennemførelse af regler om vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede pantearters levesteder.

Det betyder, at der vil blive fastsat regler, som implementerer kravene efter det ændrede VVM-direktiv til screeningsafgørelser, bygherrens og VVM-myndighedens anvendelse af eller sikring af adgang til kompetente eksperter, vilkår om overvågningsforanstaltninger ved et havneprojekts væsentlige skadesvirkninger for miljøet m.v. Transport- og Bygningsministeren vil i medfør af denne bestemmelse kunne fastsætte nærmere regler om, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter havneloven ikke kan påklages til ministeren i overensstemmelse med havnelovens § 17 a. Dette skyldes, at administration af VVM-regler i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning skal være ensartet, jf. forslaget om, at der ikke er klageadgang på vej- og jernbaneområdet.

Der vil på havneområdet blive fastsat regler om one stop shop. Det betyder, at det med den reviderede bekendtgørelse sikres, at bygherrer i havneprojekter kun skal henvende sig med ansøgning om at igangsætte projektet hos Trafik- og Byggestyrelsen, som herefter er ansvarlig for – i samarbejde med bygherren i forhold til f.eks. at oplyse sagen – at indhente øvrige for projektet nødvendige administrative tilladelser fra andre myndigheder.

Den opdaterede VVM-bekendtgørelse for søterritoriet vil blive udstedt inden implementeringsfristen for direktivet den 16. maj 2038.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

Til § 4

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede *nr. 1* vil det fremgå af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2015, nr. 384, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af det foreslåede § 4, nr. 3. Med den foreslåede ændring deles bestemmelsen til forskel fra tidligere op i to stykker, således at hovedreglen om, at havneloven som udgangspunkt ikke finder anvendelse for Københavns Havn fremgår af det nyaffattede § 24, stk. 1. Af et nyt stk. 2 til § 24, jf. det foreslåede § 4, nr. 3, nedenfor, vil de bestemmelser og kapitler i havneloven, som skal gælde for Københavns Havn, således fremgå som undtagelser til hovedreglen.

Til nr. 3

Det foreslås i nr. 3, at der indsættes et nyt stykke 2 i havnelovens § 24, hvor det nærmere fastsættes, hvilke bestemmelser og kapitler i havneloven som uanset hovedreglen i stk. 1 om, at havneloven i udgangspunktet ikke finder anvendelse for Københavns Havn, alligevel skal gælde for havnen. I bestemmelsens 1. pkt. foreslås det, at havnelovens § 1 a, hvorefter transport- og bygningsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler, herunder VVM-direktivet, der er omfattet af loven, også gælder for lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. Det betyder, at VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet, som Transport- og Bygningsministeriet opdaterer i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktiv, jf. afsnit 2.5. i de almindelige bemærkninger, også gælder for Københavns Havn. Transport- og Bygningsministeren vil i medfør af denne bestemmelse kunne fastsætte nærmere regler om, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S ikke kan påklages til ministeren. Dette skyldes, at administration af VVM-regler i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning skal være ensartet, jf. forslaget om, at der ikke er klageadgang på vej- og jernbaneområdet.

Der henvises til bemærkningerne til det foreslåede § 3, nr. 2, for en nærmere beskrivelse af de regler, som vil blive implementeret for havneområdet.

For så vidt angår det foreslåede 2. pkt. i bestemmelsen bemærkes det, at det er en videreførelse af det gældende 2. pkt. havnelovens § 24, stk. 1. Der er ikke tiltænkt ændringer i retstilstanden med dette lovforslag.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

Til § 5

Efter det foreslåede *stk. 1* træder loven i kraft den 16. maj 2017. Denne dato er fristen for, at medlemsstaterne skal have implementeret det ændrede VVM-direktiv fra 2014 i national ret, jf. ændringsdirektivets art. 2, stk. 1.

Det foreslåede *stk. 2* følger af det ændrede VVM-direktiv fra 2014, jf. art. 3, stk. 1 og 2. Med direktivet er der således taget udtrykkeligt stilling til de tilfælde, hvor VVM-pligtige projekter skal færdigbehandles efter gældende VVM-regler, dvs. de regler som følger af VVM-direktivet fra 2011. De foreslåede nr. 1-3 i *stk. 2* svarer således i det hele til overgangsreglerne i ændringsdirektivet fra 2014.

Efter det foreslåede nr. 1 skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis der i projektet er truffet en screeningsafgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede *stk. 1*.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, når Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, når Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, gælder det også, at miljøundersøgelserne afsluttes i overensstemmelse med den praksis, som gælder i dag for disse projekter, hvis Naturstyrelsen har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017. Anlægslovsprojekter er som udgangspunkt VVM-pligtige projekter, hvor der som altovervejende hovedregel ikke træffes screeningsafgørelser. Den foreslåede bestemmelse antages derfor ikke at få stor relevans i praksis, men det kan ikke udelukkes, at et anlægslovsprojekt, f.eks. ved tvivl om VVM-pligt, skal screenes.

Efter det foreslåede nr. 2 skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis bygherren i projektet har anmodet den VVM-kompetente myndighed om en scopingudtalelse før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede *stk. 1*.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, hvis bygherren før den 16. maj 2017 har anmodet Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed at afgive en scopingudtalelse i projektet. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, hvis Vejdirektoratet, Banedanmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelses bygherrekompeter, før den 16. maj 2017 har anmodet Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed om at afgive en scopingudtalelse i projektet.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, vil den foreslåede bestemmelse ikke være relevant, idet Folketinget ikke i praksis har mulighed for at afgive scopingudtalelser. Der er ikke i praksis behov for scopingudtalelser i anlægslovsprojekter.

Efter det foreslåede nr. 3 skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis VVM-redegørelsen i projektet er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede stk. 1.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, hvis bygherren før den 16. maj 2017 har indsendt den færdige VVM-redegørelse til Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, hvis Vejdirektoratet, Banedanmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelses bygherrekompeter, før den 16. maj 2017 har indsendt den færdige VVM-redegørelse til Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, anses VVM-redegørelsen for afgivet, når resultatet af miljøundersøgelserne er indarbejdet i et forslag til anlægslov, som er fremsat for Folketinget. Det er med andre ord fremsættelsestidspunktet for lovforslaget, der i disse projekter er skæringstidspunktet for, om miljøundersøgelserne skal opfylde de krav, der følger af de gældende eller de nye regler, som foreslås med dette lovforslag. For lovforslag, som fremsættes før den 16. maj 2017 har overgangsreglen ikke relevans, idet miljøundersøgelserne her skal behandles efter gældende praksis.

Overgangsreglen vil dog have betydning for de projekter, hvor miljøundersøgelserne er igangsat før den 16. maj 2017, men forslaget til anlægslov i det konkrete projekt ikke er fremsat før denne dato. For disse projekter betyder overgangsreglen, at Vejdirektoratet, Banedanmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelses bygherrekompeter, allerede før ikrafttrædelsestidspunktet skal indrette sig på de krav til miljøkonsekvensrapporten, som følger af dette lovforslag, når forslaget til anlægsloven i det konkrete projekt først fremsættes for Folketinget efter den 16. maj 2017.