



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 18. december 2020
J. nr. 2020-9544

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 10. december 2020 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 84 – Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 2:

Vil ministeren redegøre for andre situationer – end det fremlagte eksempel med udbedring af skader på infrastruktur, hvor der således vil være tale om re-etablering af et allerede godkendt og eksisterende anlæg – hvor ministeren finder det relevant at anvende den undtagelsesbestemmelse, som lovforslaget åbner for, og som betyder, at visse projekter kan undtages fra VVM-reglerne?

Svar:

Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, at i undtagelsestilfælde kan et konkret projekt helt eller delvist fritages fra direktivets bestemmelser med undtagelse af bestemmelsen om internationale høringer, forudsat en række betingelser er opfyldt. I åbningskravet påpeger Europa-Kommissionen, at hvis fritagelsesmuligheden i artikel 2, stk. 4, ønskes anvendt, skal denne være implementeret i national lovgivning.

Bestemmelsen foreslås implementeret i vejloven og jernbaneloven, da det ikke kan udelukkes, at der i fremtiden vil være behov for helt eller delvist at fritage et projekt fra miljøkonsekvensvurderingskravene.

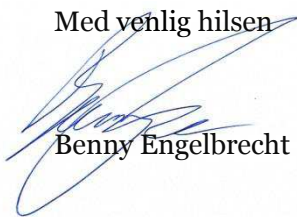
Hvis der fremover skulle blive behov for anvendelse af fritagelsesmuligheden på vej- og jernbaneområdet, forventes der at blive tale om udbedring af skader på allerede etablerede vej- og jernbaneanlæg som følge af en ekstraordinær begivenhed, f.eks. en voldsom oversvømmelse, stormskade eller lignende. Jeg har således ingen forventning om andet end, at behovet for at benytte muligheden vil blive særdeles begrænset – om overhovedet aktuel. Der vil i alle tilfælde blive tale om, at det konkret vurderes, at hensynet til at afværge skadevirkningerne ved at udsætte nødvendige arbejder vejer tungere end hensynet til at følge miljøkonsekvensvurderingskravene i vejloven og jernbaneloven. Det bemærkes hertil, at fritagelsesmuligheden ikke vil kunne anvendes, hvor skaden er sket på grund af manglende vedligeholdelse.



Jeg kan oplyse, at det følger af Europa-Kommissionens vejledning vedrørende fritagelsesbestemmelsen, at bestemmelsen i perioden 2014-17 er blevet anvendt i tre tilfælde på Unionens område, f.eks. ved et projekt, der skulle sikre en gasforsyning. Der har mig bekendt ikke i denne periode været behov for at kunne anvende fritagelsesmuligheden i Danmark, herunder på Transport- og Boligministeriets område.

Det bemærkes afslutningsvist, at der efter direktivet følger en række betingelser, som skal være opfyldt, hvis det findes nødvendigt at anvende fritagelsesmuligheden. Muligheden kan bl.a. alene anvendes i et undtagelsestilfælde, hvor det er umuligt at overholde alle miljøkonsekvensvurderingskravene. Desuden er der krav om undersøgelse af, om der kan foretages en anden form for miljøvurdering, oplysninger herom skal stilles til rådighed for offentligheden og Europa-Kommissionen skal underrettes om begrundelsen for anvendelse af fritagelsesmuligheden.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht