



Fremsat den 11. november 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven¹

(Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter)

§ 1

I lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved § 2 i lov nr. 1895 af 29. december 2015, § 1 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 ændres »§ 3, nr. 2 og 3« til: »§ 3, stk. 1, nr. 2 og 3«.

2. § 3, stk. 2, nr. 1, affattes således:

»1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«

3. I § 3, stk. 2, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål og repræsenterer mindst 100 medlemmer.«

Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.

4. I § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, ændres »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, og efter »§ 17 j« indsættes: », stk. 1«.

5. I § 3, stk. 2, indsættes som nr. 7:

»7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af følgende elementer:

a) Vejdirektoratets udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g.

- b) Gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til § 17 h og § 17 i.
- c) Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 9, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.
- d) Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.
- e) Indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 17 j.«

6. I § 17 a, stk. 1, udgår »Ved«, efter »bilag 1,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

7. I § 17 a, stk. 2, udgår »Ved«, efter »bilag 2,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

8. Overalt i kapitel 2 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.

9. § 17 a, stk. 3, affattes således:

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, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, 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, EU-Tidende 2014, L 124, side 1.

»Stk. 3. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.«

10. I § 17 a indsættes som *stk. 4* og *5*:

»Stk. 4. Et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, kan i undtagelsestilfælde helt eller delvist fritages fra dette kapitels bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter § 17 i.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.«

11. I § 17 b, *stk. 2*, indsættes efter »projekter«: », jf. § 17 a, stk. 2-3,«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog *stk. 3*«.

12. I § 17 b indsættes som *stk. 3*:

»Stk. 3. Ønsker Vejdirektoratet, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. 17 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.«

13. I § 17 c, *stk. 1*, indsættes efter »§ 17 b«: », *stk. 2*,«, og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

14. I § 17 c, *stk. 2*, ændres »projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.

15. I § 17 d, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »bilag 2,«: »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,«, og efter »§ 17 a, stk. 2 eller 3« indsættes: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 17 c«.

16. § 17 d, *stk. 3 og 4*, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter *stk. 3-5*.

17. I § 17 e, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »herunder på grund af særlige forhold ved« til: »f.eks. med hensyn til«.

18. I § 17 f, *stk. 1, 2. pkt.*, udgår »navnlig«, og efter »Vejdirektoratets« indsættes: »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

19. I § 17 f, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »stk. 2« til: »§ 17 h, *stk. 4*«.

20. § 17 f, *stk. 2 og 3*, ophæves.

21. I § 17 g, *stk. 2, nr. 3*, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

22. I § 17 g indsættes efter *stk. 3* som nyt stykke:

»Stk. 4. Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«

Stk. 4-8 bliver herefter *stk. 5-9*.

23. I § 17 g, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

24. I § 17 g indsættes efter *stk. 7*, der bliver *stk. 8*, som nyt stykke:

»Stk. 9. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, *stk. 1* og *2*, opfylder kravene i *stk. 1-8*. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af *stk. 2* og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter *stk. 10*.

25. Efter § 17 g indsættes *overskriften*:

»Høringer m.v.«

26. § 17 h affattes således:

»§ 17 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 17 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i *stk. 2*, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 2. De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. *stk. 1*, er følgende:

- 1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 17 b.
- 2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 17 i finder anvendelse.
- 3) Hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse.
- 4) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 5) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 6) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 7) Hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

- 8) Hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.
- 9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, resultatet af høringerne, jf. stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 17 g, stk. 9, 2. pkt.
- 10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget.
- 11) Andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 17 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter § 17 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 6. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 17 a, stk. 3. Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 8. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.«

27. I § 17 i, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

28. I § 17 i, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

29. I § 17 i indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

30. I § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, udgår »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt«, og »§ 17 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til: »§ 17 h, stk. 2, 5 og 6«.

31. I § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes som 2. pkt.:

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«

32. § 17 j, stk. 1, affattes således:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«

33. I § 17 j, stk. 2, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.

34. I § 17 k, stk. 1, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.

35. I § 17 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«.

36. I § 17 k, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

»Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.«

37. I § 17 k indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

38. I § 17 l, stk. 1, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«, og »såfremt« ændres til: »hvis«.

39. I § 17 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 17 k, stk. 1-5«.

40. I § 17 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 17 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 17 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til: »stk. 5«.

41. I § 17 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

42. I § 17 m, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

43. I § 17 n indsættes som 2. pkt.:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«

44. Efter § 17 q indsættes i *kapitel 2 a*:

»§ 17 r. Transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter dette kapitel eller regler fastsat i medfør af dette kapitel, for et konkret projekt, jf. § 17 a.«

45. I § 132, stk. 8, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.

46. I § 132 indsættes som *stk. 9*:

»Stk. 9. Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 6-8, stilles til rådighed for offentligheden.«

47. I § 135, stk. 1, nr. 6, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.

48. I § 135, stk. 1, nr. 7, ændres »§§ 17 d eller 17 j« til: »§ 17 d eller § 17 j, stk. 1,«, og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

49. I § 135, stk. 1, nr. 8, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.

§ 2

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og senest ved lov nr. 510 af 1. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, nr. 1, affattes således:

»1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«

2. I § 3, stk. 2, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål og repræsenterer mindst 100 medlemmer.«

Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.

3. I § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, ændres »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, og efter »§ 38 j« indsættes: », stk. 1,«.

4. I § 3, stk. 2, indsættes som *nr. 7*:

»7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af følgende elementer:

a) Banedanmarks udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g.

b) Gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til § 38 h og § 38 i.

c) Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 9, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i.

d) Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.

e) Indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 38 j.«

5. I § 38 a, stk. 1, udgår »Ved«, efter »bilag 1,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet«, og »kræves« ændres til: »kræver«.

6. I § 38 a, stk. 2, udgår »Ved«, efter »bilag 2,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet«, og »kræves« ændres til: »kræver«.

7. Overalt i kapitel 6 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.

8. § 38 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 38 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.«

9. I § 38 a indsættes som *stk. 4 og 5*:

»Stk. 4. Et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, kan i undtagelsestilfælde helt eller delvist fritages fra dette kapitels bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter § 38 i.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.«

10. I § 38 b, stk. 2, indsættes efter »projekter«: », jf. § 38 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog stk. 3.«

11. I § 38 b indsættes som *stk. 3*:

»Stk. 3. Ønsker Banedanmark, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvur-

dering uden screeningsafgørelse, jf. § 38 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.«

12. I § 38 c, stk. 1, indsættes efter »§ 38 b«: », stk. 2,«, og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

13. I § 38 c, stk. 2, ændres »projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.

14. I § 38 d, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »bilag 2,«: »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,«, og efter »§ 38 a, stk. 2 eller 3« indsættes: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 38 c«.

15. § 38 d, stk. 3 og 4, ophæves.
Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.

16. I § 38 e, stk. 2, 1. pkt., ændres »herunder på grund af særlige forhold ved« til: »f.eks. med hensyn til«.

17. I § 38 f, stk. 1, 2. pkt., udgår »navnlig«, og efter »Banedanmarks« indsættes: »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

18. I § 38 f, stk. 1, 3. pkt., ændres »stk. 2« til: »§ 38 h, stk. 4«.

19. § 38 f, stk. 2 og 3, ophæves.

20. I § 38 g, stk. 2, nr. 3, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

21. I § 38 g indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:
»Stk. 4. Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«
Stk. 4-8 bliver herefter stk. 5-9.

22. I § 38 g, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

23. I § 38 g indsættes efter stk. 7, der bliver stk. 8, som nyt stykke:

»Stk. 9. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i stk. 1-8. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af stk. 2 og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter stk. 10.

24. Efter § 38 g indsættes *overskriften*:

»Høringer m.v.«

25. § 38 h affattes således:

»§ 38 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.«

»Stk. 2. De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. stk. 1, er følgende:

- 1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 38 b.
- 2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 38 i finder anvendelse.
- 3) Hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse.
- 4) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 5) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 6) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 7) Hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.
- 8) Hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.
- 9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, resultatet af høringerne, jf. stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 38 g, stk. 9, 2. pkt.
- 10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget.
- 11) Andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 38 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter § 38 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 6. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 38 a, stk. 3. Banedanmark fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 8. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.«

26. I § 38 i, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

27. I § 38 i, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

28. I § 38 i indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 38 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 38 h, stk. 1.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

29. I § 38 i, stk. 3, der bliver stk. 4, udgår »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt«, og »§ 38 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til: »§ 38 h, stk. 2, 5 og 6«.

30. I § 38 i, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes som 2. pkt.:

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«

31. § 38 j, stk. 1, affattes således:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten,

eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«

32. I § 38 j, stk. 2, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.

33. I § 38 k, stk. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.

34. I § 38 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«.

35. I § 38 k, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

»Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.«

36. I § 38 k indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

37. I § 38 l, stk. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«, og »såfremt« ændres til: »hvis«.

38. I § 38 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 38 k, stk. 1-5«.

39. I § 38 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 38 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 38 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til: »stk. 5«.

40. I § 38 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

41. I § 38 m, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

42. I § 38 n indsættes som 2. pkt.:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«

43. I § 38 o ændres »§ 17 a, stk. 1 og 2« til: »§ 38 a, stk. 1 og 2«.

44. I § 112 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a, for et konkret projekt, jf. § 38 a.«

45. I § 115 a, stk. 3, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1,«.

46. I § 115 a indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 1-3, stilles til rådighed for offentligheden.«

47. I § 116, stk. 2, nr. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«.

48. I § 116, stk. 2, nr. 2, ændres »§§ 38 d eller 38 j« til: »§ 38 d eller § 38 j, stk. 1,«, og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

49. I § 116, stk. 2, nr. 3, ændres »kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a« til: »§ 38 j, stk. 1«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. februar 2021.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Inddragelse af offentligheden ved miljøkonsekvensvurdering af projekter
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Åbningsskrivelsen
 - 2.1.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Myndighedernes selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.2.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Høringsfrister ved miljøkonsekvensvurdering af projekter
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.3.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Undtagelse af projekter fra miljøkonsekvensvurdering
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.4.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klima- og miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med dette lovforslag tilrettes implementeringen af 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 offentlige veje m.v. (herefter vejloven), for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og i jernbaneloven, for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Implementeringen af VVM-direktivet i henholdsvis vejloven og jernbaneloven tilrettes navnlig som følge af Kom-

missionens åbningsskrivelse nr. 2019/2221 af 10. oktober 2019 (herefter åbningsskrivelsen). Der henvises til pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger herom.

Enkelte af de foreslåede ændringer af vejloven og jernbaneloven har dog ikke baggrund i åbningsskrivelsen, men foreslås fordi Transport- og Boligministeriet vurderer det hensigtsmæssigt. Dette gælder bl.a. for forslaget om, at bygherren tillægges kompetence til at meddele Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at et projekt omfattet af bilag 2 skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, og transportministerens kompetence til at bemyndige statslige selskaber til at udøve bygherrenes beføjelser efter vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 12 og 44, og § 2, nr. 11 og 44.

Det bemærkes at love på andre områder, herunder bl.a. lov-

bekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (herefter miljøvurderingsloven), hvori VVM-direktivet ligeledes er implementeret, tilsvarende vil blive tilrettet som følge af åbningsskrivelsen. Miljøministeren fremsætter særskilt lovforslag herom.

2. Lovforslagets baggrund

Den danske regering har modtaget åbningsskrivelsen som led i Kommissionens gennemgang af medlemsstaternes implementering af de ændringer, som følger af VVM-ændringsdirektivet fra 2014, men også implementeringen af VVM-direktivet fra 2011 er berørt i åbningsskrivelsen.

Åbningsskrivelsen er særligt rettet mod implementeringen af VVM-direktivet i miljøvurderingsloven, da denne lov er hovedlov for miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter, men også Transport- og Boligministeriets bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (herefter VVM-bekendtgørelsen for havne) er nævnt i åbningsskrivelsen.

Idet VVM-direktivet som udgangspunkt er implementeret på samme måde i vejloven og jernbaneloven, som i miljøvurderingsloven, for så vidt angår statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, indgår disse love ligeledes i den danske regerings besvarelse af 11. december 2019 til Kommissionen. Enkelte steder fraviger Transport- og Boligministeriets implementering dog den generelle implementering i miljøvurderingsloven, f.eks. vedrørende VVM-myndighedens udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 27. Nedenfor anførte kritikpunkter vedrørende implementeringen af VVM-direktivet i miljøvurderingsloven gør sig derfor som udgangspunkt tilsvarende gældende for implementeringen af direktivet i vejloven og jernbaneloven.

I åbningsskrivelsen kritiserer Kommissionen flere steder, at de enkelte bestemmelser i miljøvurderingsloven ikke indeholder en præcis gengivelse af ordlyden af direktivets bestemmelser, og at de indbyrdes krydshenvisninger i direktivet ikke er gengivet i den danske implementering.

Kommissionen peger også flere steder på, at implementeringen er mangelfuld, selvom de manglende oplysninger fremgår af lovbemærkningerne til miljøvurderingsloven, jf. Folketingstidende 2015-2016, A, L 147 som fremsat. Det bemærkes hertil, at Danmark i lighed med andre lande har en retstradition for at anvende et lovforslags specielle bemærkninger til at beskrive forhold vedrørende de enkelte bestemmelsers indhold og fortolkning.

Endelig har Kommissionen enkelte steder peget på, at implementeringen i miljøvurderingsloven ikke er korrekt, hvilket navnlig gælder implementeringen af definitionen af »of-

fentligheden«, jf. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, og høringsbestemmelserne, jf. VVM-direktivets artikel 6.

I svaret af 11. december 2019 til Kommissionen har regeringen valgt at imødekomme Kommissionens kritik af implementeringen, hvor de relevante bestemmelser ikke indeholder en præcis gengivelse af ordlyden af direktivets bestemmelser, og de indbyrdes krydshenvisninger ikke er gengivet i den danske implementering. Regeringen har ligeledes valgt at imødekomme Kommissionens kritik af implementeringen, hvor denne er sket delvist i lovbemærkningerne. Dette har baggrund i EU-Domstolens praksis.

Endelig har den danske regering valgt at imødekomme Kommissionens kritik af implementeringen af bl.a. definitionen af »offentligheden«, jf. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, og høringsbestemmelserne, jf. VVM-direktivets artikel 6.

I besvarelsen af 11. december 2019 til Kommissionen har den danske regering anført, at vejloven og jernbaneloven tilrettes i overensstemmelse med ovenstående ved fremsættelse af lovforslag herom i Folketingssamlingen 2020/2021. Derudover foretages de nødvendige ændringer i relevante bekendtgørelser på området, herunder bl.a. VVM-bekendtgørelsen for havne.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Inddragelse af offentligheden ved miljøkonsekvensvurdering af projekter

3.1.1. Gældende ret

En tidlig inddragelse af »offentligheden« i miljøkonsekvensvurderinger er centralt for korrekt opfyldelse af VVM-direktivet. Inddragelse af offentligheden indgår derfor bl.a. af formålsbestemmelserne i vejlovens § 1, nr. 6, og jernbanelovens § 1, stk. 3. Tidlig inddragelse af offentligheden, ud over høring over miljøkonsekvensrapporten m.v., sker allerede i dag, f.eks. ved afholdelse af borgermøder og idefasehøringer.

I vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 1, er »offentligheden« defineret, som a) en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt, og b) en eller flere foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Der er ikke krav i VVM-direktivet om, at offentligheden skal høres før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, og jernbanelovens § 38 d, stk. 1, om, hvorvidt et projekt opført på bilag 2, er omfattet af krav om

tilladelse i vejlovens § 17 a, stk. 2 eller 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 2 eller 3.

Før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse forudsættes de almindelige forvaltningsretlige regler og principper om partshøring af væsentligt og individuelt berørte lodsejere dog iagttaget af styrelsen. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 29, sidste pkt., at det anses for at være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at tage hensyn til uopfordrede kommentarer, der måtte være modtaget fra andre kilder, f.eks. medlemmer af offentligheden eller offentlige myndigheder, også selvom der ikke kræves nogen formel høring i screeningsfasen.

Ligeledes offentliggøres høringsmaterialet på styrelsens hjemmeside, hvilket muliggør, at andre end berørte myndigheder, som høres over materialet, og de ovenfor nævnte lodsejere ligeledes kan komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang styrelsen modtager sådanne.

I VVM-direktivet kræves ligeledes ikke, at offentligheden skal høres, før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). Men i forbindelse med høring af de berørte myndigheder offentliggøres udkast til scopingudtalelse tilsvarende på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside. På baggrund heraf kan andre end berørte myndigheder ligeledes komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang, styrelsen modtager sådanne.

Ved vej- og jernbaneanlægsprojekter, der tillades ved anlægslov, er der desuden praksis for, at Vejdirektoratet og Banedanmark afholder idéfasehøringer, hvor offentligheden inddrages i forbindelse med projekteringen af styrelsernes projekter, f.eks. afholder borgermøder og lignende. Sådanne idéfasehøringer giver som udgangspunkt offentligheden lejlighed til at forholde sig til og komme med idéer og forslag til et planlagt statsligt projekt.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sende miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give bl.a. offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse. Materialet sendes til identificerede personer, berørte myndigheder og offentliggøres tilsvarende på styrelsens hjemmeside, hvilket muliggør at enhver kan komme med bemærkninger til materialet.

Ved høring efter vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, fastsættes en frist for fremsættelse af bemærkninger på mindst 8 uger.

Vejlovens og jernbanelovens bestemmelser om offentlig høring over miljøkonsekvensrapporten, jf. ovenfor, finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 2. pkt., og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 2. pkt. Dette svarer til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring, bortset fra internationale høringer, forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsprocessen.

Der er således ikke krav i vejloven og jernbaneloven om, at offentligheden skal høres over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger ved anlægslovsprojekter. Det er dog fast praksis, at Vejdirektoratet og Banedanmark hører offentligheden parallelt med høring af berørte myndigheder i medfør af vejlovens § 17 h, stk. 3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3. Disse offentlige høringer svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ville have gennemført, hvis projektet skulle meddeles administrativ tilladelse, og varer som udgangspunkt 8 uger. Høring af offentligheden sker bl.a. ved fremsendelse af høringsmaterialet til identificerede personer, opslag på Vejdirektoratets og Banedanmarks hjemmesider, høringsportalen, lokalaviser samt evt. borgermøder.

Det medfører, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført to høringer af offentligheden over projektet, herunder høringen over selve miljøkonsekvensrapporten, jf. ovenfor, og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven. Høring over forslaget til anlægsloven vil dog normalt kun vedrøre en specifik placering af projektet, ved vej- og jernbaneanlægsprojekter typisk specifik linjeføring, hvorimod miljøkonsekvensrapporten almindeligvis ligeledes vil indeholde alternativer hertil.

Hvilke yderligere oplysninger, der skal stilles til rådighed for bl.a. offentligheden med henblik på gennemførelse af høringer efter vejlovens § 17 h, stk. 2 og 3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2 og 3, følger af vejlovens § 17 h, stk. 6, og jernbanelovens § 38 h, stk. 6, hvilket bl.a. er oplysninger om hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

Efter vejlovens § 17 h, stk. 4, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4, kan der gennemføres høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Desuden følger af vejlovens § 17 m og jernbanelovens § 38 m, hvilke oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) straks efter at der er truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal gøre tilgængelige for bl.a. offentligheden. Tilsvarende er gældende, når der er vedtaget en anlægslov, hvorved et vej- eller jernbaneanlægsprojekt tillades.

I § 8, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved

vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, som bl.a. er udstedt med hjemmel i vejlovens § 17 p og jernbanelovens § 38 p, er fastsat, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør afgørelser og høringsmateriale efter vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a, på en central elektronisk portal eller på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Det følger desuden af vejlovens § 17 i, stk. 3, og jernbanelovens § 38 i, stk. 3, at med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i vejlovens § 17 h, stk. 2, 3 og 5, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat. Høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabo-stater i forbindelse med grænseoverskridende høringer.

3.1.2. Åbningsskrivelsen

I åbningsskrivelsen påpeger Kommissionen, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, hvori VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, vedrørende »offentligheden«, er implementeret, snarere er en implementering af direktivets artikel 1, stk. 2, litra e, vedrørende begrebet »den berørte offentlighed«, hvilket Kommissionen ikke mener, er i overensstemmelse med direktivet.

Kommissionen påpeger ligeledes, at høringsbestemmelsen i miljøvurderingsloven ikke i tilstrækkelig grad afspejler sontringen i direktivets artikel 6, mellem de oplysninger, som offentligheden skal have stillet til rådighed uafhængigt af høringsprocesserne og det, offentligheden skal høres over. Kommissionen bemærker hertil, at sontringen ligeledes skal afspejle muligheden for, at offentligheden orienteres på et tidligere tidspunkt end iværksættelsen af den første høring, dvs. i forbindelse med høring over miljøkonsekvensrapporten for så vidt angår statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter omfattet af vejloven og jernbaneloven. Endvidere påpeges, at høringsbestemmelsen ikke afspejler kravet om, at der skal oplyses, hvornår de relevante oplysninger stilles til rådighed.

Kommissionen påpeger ligeledes, at implementeringen i miljøvurderingsloven af VVM-direktivets artikel 6, stk. 4, ikke tager hensyn til de krav, der er fastsat i artiklen, da den alene pålægger en generel høringspligt i stedet for tidlig og effektiv deltagelse, herunder muligheden for, at den berørte offentlighed kan fremsætte kommentarer og udtalelser.

Kommissionen påpeger endeligt, at gennemførelsen af VVM-direktivets artikel 7 om internationale høringer, er knyttet til gennemførelsen af direktivets artikel 6, stk. 2 og 3, da det i bestemmelsen fastsættes, at medlemsstaterne skal sende de i artikel 6, stk. 2, omhandlede oplysninger til andre

berørte stater, dvs. ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet.

3.1.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som følge af EU-Domstolens praksis, jf. pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, har den danske regering i besvarelsen af åbningsskrivelsen erklæret sig enig i Kommissionens kritik.

For så vidt angår definitionen af »offentligheden«, foreslås implementeret en definition af henholdsvis begrebet »offentligheden« og begrebet »den berørte offentlighed« i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d og e, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, og § 2, nr. 1 og 2.

Begrebet »offentligheden« er bredere end begrebet »den berørte offentlighed« og begrebet »den berørte offentlighed« falder dermed inden for begrebet »offentligheden«.

I VVM-direktivet sondres mellem »offentligheden« og »den berørte offentlighed« i bl.a. bestemmelserne om information og høring (artikel 6) og klage- og søgsmålsadgang (artikel 11). I vejloven og jernbaneloven foreslås alene anvendt begrebet »offentligheden«, hvilket sikrer en videre adgang til bl.a. information og høring samt klage- og søgsmålsadgang for offentligheden, herunder enhver, som kunne have interesse i et konkret projekt.

Alle høringsbestemmelser foreslås desuden samlet i henholdsvis vejlovens § 17 h og jernbanelovens § 38 h, jf. lovforslagets § 1, nr. 26, og § 2, nr. 25. For at sikre bl.a. offentlighedens effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et vej- eller jernbaneanlægsprojekt på et tidligere tidspunkt end iværksættelsen af den første høring af offentligheden, jf. pkt. 3.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger, foreslås vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, nyaffattet således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, skal stille de nævnte oplysninger til rådighed for bl.a. offentligheden. Dette er bl.a. oplysninger om, hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål samt en række af bygherrens dokumenter, herunder ansøgningen om tilladelse og miljøkonsekvensrapporten. Det er hensigten hermed, at oplysningerne stilles til rådighed løbende af henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark, når oplysningerne er til rådighed for styrelserne. Der vil dog kunne være tilfælde, hvor dette ikke er hensigtsmæssigt for det konkrete projekt. Oplysningerne skal senest stilles til rådighed i forbindelse med høring i medfør af vejlovens § 17 h, stk. 3-7, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7. Vurderingen af, hvornår offentligheden skal informeres forud for en høring, skal foretages ud fra hensy-

net til, at oplysningerne skal sætte offentligheden i stand til tidligt og effektivt at deltage i miljøkonsekvensvurderingen.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at kravene om oplysning og høring af bl.a. offentligheden i VVM-direktivets artikel 6 afspejles ved de foreslåede ændringer af vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, sammenholdt med de foreslåede ændringer af høringsbestemmelserne i vejlovens § 17 h, stk. 3-7, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7. For så vidt angår de foreslåede høringsbestemmelser i vejlovens § 17 h, stk. 3-7, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7, er der som udgangspunkt tale om videreførelse af gældende ret.

I vejlovens § 17 i, stk. 3, og jernbanelovens § 38 i, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 29, og § 2, nr. 28, foreslås desuden indsat, at ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat. Da høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabo-stater i forbindelse med grænseoverskridende høringer, bør miljøministeren tilsvarende stille oplysningerne til rådighed for den pågældende stat.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2, 3, 26 og 29, og § 2, nr. 1, 2, 25 og 28.

3.2. Myndighedens selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet

3.2.1. Gældende ret

Det er et grundlæggende princip i forvaltningsretten, at myndighederne har ansvaret for at oplyse en sag tilstrækkeligt, inden de træffer afgørelse. Princippet kaldes oftest officialprincippet eller undersøgelsesprincippet. Det er ikke lovfæstet, men er udtryk for en almindelig retsgrundsætning. Dette indebærer bl.a., at en myndighed er ansvarlig for at tilvejebringe nødvendige oplysninger samt sikre, at nødvendige undersøgelser foretages, før der træffes afgørelse i sagen på et tilstrækkeligt oplyst grundlag.

Ved miljøkonsekvensvurdering af vej- og jernbaneanlægsprojekter i medfør af vejloven og jernbaneloven indebærer dette f.eks., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage en selvstændig vurdering af et konkret projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar og eventuelle supplerende oplysninger, samt at styrelsens endelige afgørelse om tilladelse af projektet bl.a. træffes på grundlag af styrelsens selvstændige vurdering af projektets indvirkninger på miljøet. Hertil kommer, at en afgørelse om at tillade et konkret projekt skal indeholde bl.a. styrelsens selvstændige vurdering, jf. bl.a. vejlovens § 17 j, stk. 1, og § 17 k, stk. 1, og jernbanelovens § 38 j, stk. 1, og § 38 k, stk. 1.

3.2.2. Åbningsskrivelsen

I åbningsskrivelsen påpeger Kommissionen, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at den bestemmelse i miljøvurderingsloven, der implementerer artikel 1, stk. 2, litra g, nr. v, ikke pålægger, at den kompetente myndigheds »begrundede konklusion« skal indarbejdes i en afgørelse. Det påpeges i relation hertil, at den bestemmelse i miljøvurderingsloven, der implementerer direktivets artikel 8 a, stk. 1, litra a, tilsvarende heller ikke angiver, at den kompetente myndigheds afgørelse om at tillade projektet skal omfatte den begrundede konklusion, som er blevet draget i løbet af miljøkonsekvensvurderingen.

3.2.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som følge af EU-Domstolens praksis, jf. pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, har den danske regering i besvarelsen af åbningsskrivelsen erklæret sig enig i Kommissionens kritik vedrørende »den begrundede konklusion«.

Begrebet »den begrundede konklusion« blev indsat i VVM-direktivet ved ændringen i 2014. Begrebet defineres ikke nærmere i direktivet.

Det følger dog af Kommissionens Guidance on the preparation of the EIA Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU), 2017 (i det følgende Kommissionens vejledning om miljøkonsekvensrapporten), side 80, at den kompetente myndighed skal undersøge oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten, resultaterne af høringer samt, hvor det er relevant, evt. supplerende indhentede oplysninger. På baggrund af undersøgelsen skal myndigheden vurdere projektets indvirkninger på miljøet, hvilket betegnes den kompetente myndigheds begrundede konklusion.

Den begrundede konklusion for et konkret projekt er således Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens selvstændige vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af henholdsvis miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger. Ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens endelige afgørelse, om hvorvidt projektet kan tillades, skal der bl.a. tages hensyn til styrelsens begrundede konklusion vedrørende projektet.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, allerede i dag følger af officialprincippet, jf. pkt. 3.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som følge af EU-Domstolens praksis, jf. pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, foreslås vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7 (definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering«), § 17 g, stk. 4 og 9 (krav til miljøkonsekvensrapporten), § 17 j, stk. 1 (administrativ tilladelse), og § 17 k, stk. 1 (krav til den administrative tilladelse), jf. lovforslagets § 1, nr. 5, 22, 24, 32 og 34, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7 (definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering«), § 38 g, stk. 4 og 9 (krav til miljøkonsekvensrapporten), § 38 j, stk. 1 (administrativ tilladelse), og § 38 k, stk. 1 (krav

til den administrative tilladelse), jf. lovforslagets § 2, nr. 4, 21, 23, 31 og 33, dog alligevel ændret således, at det fremgår af vejloven og jernbaneloven, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, dvs. styrelsens begrundede konklusion. Da kravet om den begrundede konklusion allerede i dag følger af den almindelige forvaltningsret, jf. ovenfor, er der tale om videreførelse af gældende ret.

Ved anlægslovsprojekter, hvor vedtagelsen af en anlægslov træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative tilladelse, udgør den selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet henholdsvis Vejdirektoratets og Banedanmarks begrundede konklusion. Vejdirektoratet og Banedanmark sikrer således bl.a. ved anlægslovsprojekter, at den begrundede konklusion indarbejdes i anlægsloven med henblik på vedtagelsen af anlægsloven.

3.3. Høringsfrister ved miljøkonsekvensvurdering af projekter

3.3.1. Gældende ret

Det følger af vejlovens § 17 d, stk. 3, og jernbanelovens § 38 d, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, og jernbanelovens § 38 d, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist for høring, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

En passende frist betyder, at styrelsen skal tage hensyn til projektets kompleksitet, når fristen fastsættes. Jo mere komplekst et projekt er, desto længere skal fristen være. Fristen skal ligeledes fastsættes således, at styrelsen som udgangspunkt kan træffe afgørelse indenfor 90 dage, jf. kravene i vejlovens § 17 e, stk. 1, og jernbanelovens § 38 e, stk. 1.

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 2, og jernbanelovens § 38 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) efter vejlovens § 17 f, stk. 1, og jernbanelovens § 38 f, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist på 14 dage. Styrelsen kan fravige fristen, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 2, 1. pkt., og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten skal 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. Styrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen, jf. vej-

lovens § 17 h, stk. 2, 2. og 3. pkt., og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 2. og 3. pkt.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3, at i de statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet eller Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger hertil i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet eller Banedanmark fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen. Det er desuden fast praksis, at offentligheden tilsvarende høres over miljøkonsekvensrapporten m.v. ved anlægslovsprojekter, selvom der ikke er krav herom i vejloven og jernbaneloven. Her fastsættes ligeledes almindeligvis en frist på mindst 8 uger.

Fristen for høring over miljøkonsekvensrapporten m.v. på mindst 8 uger er fastsat henset til, at VVM-direktivet alene kræver, at fristen ikke er kortere end 30 dage, jf. artikel 6, stk. 7. Mindstekravet på 8 uger er således fastsat med henblik på at sikre tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Efter vejlovens § 17 h, stk. 4, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4, kan der gennemføres høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Høringsfristen på mindst 30 dage ved supplerende høringer er begrundet i, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendte med det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 3, og jernbanelovens § 38 i, stk. 3, at der skal angives en frist for afgivelse af bemærkninger i forbindelse med internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet. Bestemmelserne implementerer bl.a. VVM-direktivets artikel 7, stk. 5, hvorefter andre stater sikres en rimelig frist til at afgøre, om de ønsker at deltage i beslutningsproceduren og i givet fald sikres adgang til de relevante oplysninger.

3.3.2. Åbningsskrivelsen

Kommissionen finder ikke, at VVM-direktivets artikel 6, stk. 6, er fuldt ud afspejlet ved implementeringen i miljøvurderingsloven, da bestemmelsen ikke fastsætter tidsrammen for at informere de berørte myndigheder og offentligheden. Kommissionen bemærker hertil, at tidsrammen skal gøre det muligt for de berørte myndigheder og den berørte offentlighed at forberede sig på og opnå reel deltagelse i beslutningsprocedurerne på miljøområdet.

Kommissionen finder ligeledes ikke, at tidsfrister på 14 dage, hvor der er mulighed for fravigelse heraf til en kortere tidsfrist end 14 dage, er rimelige, som påkrævet i VVM-direktivet.

Kommissionen påpeger desuden, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, hvori VVM-direktivets artikel 7, stk. 5, er implementeret, blot angiver, at fristerne for internationale høringer skal være passende, hvilket Kommissionen ikke finder at være i overensstemmelse med direktivet.

3.3.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som følge af EU-Domstolens praksis, jf. pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, har den danske regering i besvarelsen af åbningsskrivelsen erklæret sig enig i Kommissionens kritik.

I VVM-direktivet er alene fastsat en minimumstidsfrist for høring af den berørte offentlighed over miljøkonsekvensrapporten, da fristen ikke må være kortere end 30 dage, jf. artikel 6, stk. 7. For de øvrige tidsfrister er alene bestemt, at disse skal være rimelige og give tilstrækkelig tid til, at informere de berørte myndigheder og offentligheden, og at de berørte myndigheder og den berørte offentlighed kan forberede sig på og opnå reel deltagelse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er omfattet af direktivets artikel 6, jf. artikel 6, stk. 6.

De rimelige tidsfrister der fastsættes, bør fremme en effektiv beslutningsproces og øge retssikkerheden samt ikke indebære, at der går på kompromis med opnåelsen af høje miljøbeskyttelsesstandarder, offentlighedens deltagelse og adgang til klage- og domstolsprøvelse. Hvornår en tidsfrist betragtes som værende rimelig afhænger bl.a. af projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, jf. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 36.

På baggrund af ovenstående foreslås vejlovens § 17 h, stk. 3-7, jf. lovforslagets § 1, nr. 26, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7, jf. lovforslagets § 2, nr. 25, ændret således, at det fremgår af høringsbestemmelserne i vejloven og jernbaneloven, at der fastsættes en passende frist, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. For fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten fastsættes en passende frist på mindst 8 uger og for supplerende høringer en passende frist på mindst 30 dage. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. ovenfor. Ved fastsættelse af høringsfrister skal der tages hensyn til bl.a. det konkrete projekts art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

I vejlovens § 17 i, stk. 4, og jernbanelovens § 38 i, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 31, og § 2, nr. 30, foreslås desuden indsat, at høringsfristen for internationale høringer fastsættes i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at for fastsættelse af høringsfrister for internationale høringer bør gælde det samme som i miljøvurderingsloven,

da miljøministeren er Danmarks kontaktpunkt for sådanne høringer.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 26 og 31, og § 2, nr. 25 og 30.

3.4. Undtagelser af projekter fra miljøkonsekvensvurdering

3.4.1. Gældende ret

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, at ved Vejdirektoratet og Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige vej- og jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Bestemmelserne om høring af offentligheden i vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal således ikke meddele administrativ tilladelse til et projekt omfattet af bilag 1 og 2 i de tilfælde, hvor der godkendes en miljøkonsekvensvurdering ved vedtagelse af en anlægslov. I stedet for den administrative tilladelse udgør vedtagelsen af anlægsloven miljøkonsekvensvurderingstilladelsen.

Vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, 1. pkt., hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, kan fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring (bortset fra internationale høringer), forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsprocessen. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 24, at i de tilfælde, hvor projekter vedtages ved en særlig national lov, bør medlemsstaterne sikre, at VVM-direktivets mål med henblik på offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen.

Proceduren for miljøkonsekvensvurderingen af de statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, der vedtages ved anlægslov, svarer indholdsmæssigt til den procedure, der er fastlagt i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a for projekter, som skal have administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), dog med processuelle fravigelser, som er nødvendige for at opretholde den gældende praksis, hvorefter større vej- og jernbaneanlægsprojekter vedtages ved anlægslov, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 36. De processuelle fravigelser følger dels af vejlovens og jernbanelovens bestemmelser og dels af lovbemærkningerne til lovene, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat.

Desuden indeholder vejloven og jernbaneloven indeholder desuden ikke i dag hjemmel til, at konkrete statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter omfattet af bilag 1 og 2 i undtagelsestilfælde kan fritages fra bestemmelserne i henholdsvis vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a med

undtagelse af vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i om internationale høringer.

3.4.2. Åbningskrivelsen

I åbningskrivelsen påpeger Kommissionen, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, der implementerer artikel 2, stk. 5, ikke angiver, at det er en forudsætning at direktivets mål opfyldes, for at projekter, der vedtages ved anlægslov, kan fritages fra bestemmelserne om høring af offentligheden.

Det følger desuden 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 åbningskrivelsen påpeger Kommissionen, at hvis fritagelsesmuligheden i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, ønskes anvendt, skal denne være implementeret i national lovgivning.

3.4.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som følge af Kommissionens kritik i åbningskrivelsen, jf. pkt. 3.4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, foreslås vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, ændret således, at det følger af bestemmelserne, at det er en forudsætning, at formålet med vejlovens kapitel 2 a, jf. § 1, nr. 6, og jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes, for at anlægslovsprojekter kan fritages fra høring af offentligheden.

Det skal dog bemærkes, at det, jf. pkt. 3.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger, er fast praksis, at henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark gennemfører offentlige høringer af miljøkonsekvensrapporter på minimum 8 uger i anlægslovsprojekter.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 9, og § 2, nr. 8.

Da det ikke kan udelukkes, at det på et tidspunkt vil være nødvendigt at anvende fritagelsesmuligheden i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, for et statsligt vej- eller jernbane-anlægsprojekt, foreslås bestemmelsen implementeret i vejlovens § 17 a, stk. 4 og 5, og jernbanelovens § 38 a, stk. 4 og 5.

Artikel 2, stk. 4, foreslås implementeret så tæt på direktivets ordlyd som muligt samt administreret i overensstemmelse med de retningslinjer, som fremgår af Kommissionens vejledning vedrørende anvendelsen af undtagelser i henhold til artikel 1, stk. 3, artikel 2, stk. 4 og 5, i direktivet om vurdering af indvirkningen på miljøet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU som ændret ved direktiv 2014/52/EU) af 14. november 2019 (herefter Kommissio-

nens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5), af hensyn til borgernes retssikkerhed.

Den foreslåede fritagelsesmulighed vil alene kunne anvendes i »undtagelsestilfælde«, hvilket ikke er nærmere defineret i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, at medlemsstaterne skal dokumentere, at risikoen for denne forsyningssikkerhed er »rimeligt sandsynlig«, og at det påtænkte projekt er tilstrækkeligt hastende til, at det kan begrundes, at miljøkonsekvensvurderingen efter direktivet ikke skal gennemføres.

Af Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 16, følger, at fritagelsesmuligheden i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, i perioden 2014-2017 blev anvendt i tre tilfælde. Muligheden blev i perioden anvendt ved et projekt, der skulle sikre en gasforsyning, et projekt, der skulle imødekomme en strategisk interesse i vedvarende energi og et projekt, der skulle indfri de offentlige myndigheders politiske tilsagn på højt niveau med henblik på at skabe tillid mellem lokalsamfund i forbindelse med bredere forsoningsforhandlinger. Ved alle tre tilfælde indebar projektets nødvendighed og hastende karakter, at det ville være i strid med offentlighedens interesser ikke at fortsætte projekterne samt en trussel mod den politiske, administrative eller økonomiske stabilitet og sikkerhed.

Omstændighederne ved et undtagelsestilfælde skal være af en sådan karakter, at det er umuligt eller uigennemførligt at overholde alle kravene til en miljøkonsekvensvurdering i medfør af vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a, og ligeledes være kontraproduktivt med hensyn til projektets formål. Bestemmelsen har karakter af en undtagelsesbestemmelse, hvorfor der ikke kan indrømmes en undtagelse for en hel kategori af projekter. Det er desuden et krav for anvendelse af fritagelsesmuligheden, at formålet med vejlovens kapitel 2 a, jf. vejlovens § 1, nr. 6, og jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Dette vil indebære, at det skal sikres, at målene med VVM-direktivets opfyldes, hvilket er, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse. Målene sikres som udgangspunkt ved orienteringen af offentligheden og Kommissionen.

I VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, litra a-c, er oplyst en række betingelser, der skal opfyldes, hvis fritagelsesmuligheden skal anvendes for et konkret projekt. Betingelserne samt processen for anvendelse af fritagelsesmuligheden vil blive udmøntet i en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse i vejlovens § 17 a, stk. 5, og jernbanelovens § 38 a, stk. 5.

Statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter vil ikke efter det foreslåede kunne fritages fra vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i om internationale høringer, selvom der er tale om et undtagelsestilfælde.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 10, og § 2, nr. 9.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes alene at have minimale økonomiske konsekvenser og minimale implementeringskonsekvenser for det offentlige, idet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som administrativ VVM-myndighed og Vejdirektoratet og Banedanmark som myndigheder for anlægslovsprojekter, skal foretage visse mindre administrative justeringer som led i håndteringen af miljøkonsekvensvurderingen af de statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter.

Styrelserne vil på baggrund af den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 26, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 25, som udgangspunkt skulle stille de i bestemmelserne oplyste oplysninger til rådighed for offentligheden m.v. på et tidligere tidspunkt, end hvad er tilfældet i dag. Det er hensigten, at oplysningerne skal stilles til rådighed på en central elektronisk portal eller let tilgængeligt adgangssted på det rette administrative niveau, f.eks. styrelsernes hjemmesider. Den nærmere placering af oplysningerne vil blive fastlagt nærmere i en bekendtgørelse udstedt i medfør af vejlovens § 17 p og jernbanelovens § 38 p. At det kan fastsættes i en bekendtgørelse, fremfor i vejloven og jernbaneloven, hvor oplysningerne skal stilles til rådighed for offentligheden m.v., vil indebære, at dette kan ændres løbende i overensstemmelse med den teknologiske udvikling og offentlighedens ønsker hertil.

Økonomiske omkostninger forbundet med offentliggørelse af oplysninger om de konkrete statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter som led i miljøkonsekvensvurderingen afholdes inden for styrelsernes egne rammer.

Det er i øvrigt Transport- og Boligministeriets vurdering, at lovforslaget lever op til principperne for digitaliseringsklar lovgivning. Særligt principperne om enkle og klare regler og digital kommunikation bør fremhæves i den forbindelse. De foreslåede ændringer af vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets bestemmelser. Lovforslaget understøtter herudover, at der kan kommunikeres digitalt med borgere med henblik på borgernes deltagelse i miljøkonsekvensvurderingerne for konkrete statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter.

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

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klima- og miljømæssige konsekvenser, da de foreslåede ændringer af proceduren ikke i sig selv vil påvirke miljøet. Der er i hovedsagen tale om at præcisere det retlige grundlag for procedurerne for miljøkonsekvensvurderinger, som allerede følges i dag. Lovforslaget vil således hverken medføre en lavere eller højere kvalitet af miljøkonsekvensvurderingen af statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter og dermed af beskyttelsen af miljøet.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget 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, 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 (VVM-direktivet) i vejloven for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og i jernbaneloven for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Implementeringen af VVM-direktivet i henholdsvis vejloven og jernbaneloven tilrettes navnlig som følge af Kommissionens åbningsskrivelse nr. 2019/2221 af 10. oktober 2019. Der henvises i øvrigt til pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 26. juni 2020 til den 21. august 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, COWI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Industri (DI) – Transport, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening (DANVA), Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske Rederier, Danske Regioner, Dansk Shipping- og Havnevirksomheder, Den Danske Dommerforening, Den danske Landinspektørforening, DSB, Foreningen af miljø-, plan- og naturmedarbejdere i det offentlige (EnviNa), Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Greenpeace Danmark, Grundejeren.dk, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), International Transport Danmark (ITD), Jernbanenævnet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening (KL), Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Metro Service A/S,

Midtjyske Jernbaner A/S, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Parcelhusejernes Landsforening, Praktiserende landinspektører, Sammenslutningen af Danske Småøer, SEGES, Sund & Bælt

Holding A/S, Sydtrafik, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S og Aarhus Letbane I/S.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget 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, 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 (VVM-direktivet) i vejloven for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter og i jernbaneloven, for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af vejlovens § 2, at loven finder anvendelse på offentlige veje og offentlige stier, jf. § 3, nr. 2 og 3.

Henvisningen til vejlovens § 3, nr. 2 og 3, er upræcis, da den korrekte henvisning er vejlovens § 3, stk. 1, nr. 2 og 3, da der ved § 1, nr. 5, i lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, blev indsat et stk. 2 i vejlovens § 2. Med henblik

på at rette op på henvisningen i vejlovens § 2 foreslås »§ 3, nr. 2 og 3« ændret til »§ 3, stk. 1, nr. 2 og 3«.

Til nr. 2 og 3

Det følger af vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, at der i kapitel 2 forstås ved »offentligheden«, en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt og en eller flere foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Begrebet »offentligheden« omfatter således bl.a. de fysiske og juridiske personer, som har bopæl i tæt tilknytning til det planlagte projekt eller som i øvrigt har ejendom i tilknytning til projektet. Dette omfatter også lokale eller landsdækkende miljøorganisationer som f.eks. Danmarks Naturfredningsforening.

Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d og e.

Det foreslås, at nyaffatte vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, således, at ved begrebet »offentligheden« forstås, en eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 2, foreslås ændret således, at ved begrebet »den berørte offentlighed« forstås, den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis den har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

For så vidt angår lovforslagets § 1, nr. 2, vedrørende vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, er der tale om implementering af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, vedrørende begrebet »offentligheden«. Den foreslåede nyaffattelse sikrer, at implementeringen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, tilrettes i overensstemmelse med direktivets ordlyd samt Kommissionens kritik i åbningsskrivelsen.

For så vidt angår lovforslaget § 1, nr. 3, vedrørende vejlovens § 3, stk. 2, nr. 2, er der tale om implementering af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra e, vedrørende begrebet »den berørte offentlighed«. Den foreslåede ændring svarer til den gældende § 3, stk. 2, nr. 1. Der er dog foretaget enkelte sproglige præciseringer i den foreslåede ændring. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4, at der i kapitel 2 a forstås ved »administrativ tilladelse«, Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse efter § 17 j, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 eller 2.

Det foreslås at ændre vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, således, at »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 1 eller 2. Ligeledes foreslås »Trafik- og Byggestyrelsens« ændret til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, da dette er den korrekte betegnelse for styrelsen.

Til nr. 5

Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4 og 5, samt §§ 17 g, 17 h, 17 i, 17 j og 17 k implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, som indeholder en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering«.

Det følger af vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4 og 5, at ved »administrativ tilladelse« forstås Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse efter § 17 j, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 eller 2, og ved »tilladelse ved anlægslov« forstås Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 3.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 1, er implementeret i vejlovens § 17 g, stk. 1, hvoraf bl.a. følger, at Vejdirektoratet skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 2, er implementeret i vejlovens § 17 h, stk. 2-4, og § 17 i. Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten skal 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. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger, jf. § 17 h, stk. 3. Hvor høring efter stk. 2 og 3 er afsluttet, er der mulighed for at gennemføre en supplerende høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport, hvis der er behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, jf. § 17 h, stk. 4. Hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed for offentligheden ved høring efter stk. 2 og 3 følger af § 17 h, stk. 6. Bestemmelserne om høring af andre stater ved projekter med mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet følger af vejlovens § 17 i.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 3, er implementeret i vejlovens § 17 h, stk. 1, hvoraf følger, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter omfattet af § 17 a, stk. 1, og 2, opfylder kravene i § 17 g samt sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan, hvis det er nødvendigt, indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af § 17 g, stk. 2, og vejlovens bilag 4.

Kravene i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 4 og 5, er implementeret i vejlovens § 17 j og § 17 k, stk. 1. Efter vejlovens § 17 j, stk. 1, træffer Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) bl.a. afgørelse om, hvorvidt et ansøgt projekt omfattet af § 17 a, stk. 1

og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget. Hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, 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, jf. vejlovens § 17 k, stk. 1.

I vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, foreslås indsat en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« svarende til definitionen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g. Det foreslås, at ved »miljøkonsekvensvurdering« forstås, en proces, der består af følgende elementer (litra a-e).

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra a, at miljøkonsekvensvurderingen for det første består af Vejdirektoratets udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra b, at miljøkonsekvensvurderingen for det andet består af gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til vejlovens § 17 h og § 17 i.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra c, at miljøkonsekvensvurderingen for det tredje består af undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 9, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d, at miljøkonsekvensvurderingen for det fjerde består af den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra e, at miljøkonsekvensvurderingen for det femte består af indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 17 j.

Den foreslåede indsættelse af en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« i en særskilt bestemmelse sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g.

Af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d og e, fremgår, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den

i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse samt indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion), allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkning på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger herom.

Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Til nr. 6

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

Vejdirektoratets vejanlægsprojekter og dertil knyttede projekter, der fremgår af vejlovens bilag 1, forudsætter således, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, hvilket skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), førend Vejdirektoratet kan gennemføre projektet.

Bestemmelsen i vejlovens § 17 a, stk. 1, er således med til at sikre VVM-direktivets overordnede formål, således at de omfattede projekter ikke kan igangsættes uden tilladelse, eller uden de miljømæssige indvirkninger er blevet undersøgt.

Vejlovens § 17 a implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 a, stk. 1, således, at »Ved« udgår, efter »bilag 1,« indsættes »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til »kræver«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at statslige vejanlægsprojekter omfattet af vejlovens bilag 1, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal miljøkonsekvensvurderes samt tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før projekterne kan påbegyndes. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordly-

den af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 7

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 2, at ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter § 17 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

For projekter omfattet af vejlovens bilag 2, kræves der således administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, hvis styrelsen på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, jf. vejlovens § 17 b, har truffet screeningsafgørelse herom, jf. vejlovens § 17 d, stk. 1. For sådanne bilag 2-projekter forudsættes, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), førend Vejdirektoratet kan gennemføre projektet.

Bestemmelsen i vejlovens § 17 a, stk. 2, er således med til at sikre VVM-direktivets overordnede formål, således at de omfattede projekter ikke kan igangsættes uden tilladelse, eller uden de miljømæssige indvirkninger er blevet undersøgt.

Vejlovens § 17 a implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 a, stk. 2, således, at »Ved« udgår, efter »bilag 2,« indsættes »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til »kræver«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at statslige vejanlægsprojekter omfattet af vejlovens bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal miljøkonsekvensvurderes samt tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før projekterne kan påbegyndes, hvis styrelsen har truffet screeningsafgørelse herom, jf. vejlovens § 17 d, stk. 1. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 8

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 8, at overalt i kapitel 2 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, da dette er de korrekte betegnelser for styrelsen.

Til nr. 9

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Dette kapitels bestemmelser om offentlig høring, jf. § 17 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal således ikke meddele administrativ tilladelse til et projekt omfattet af bilag 1 og 2 i de tilfælde, hvor der godkendes en miljøkonsekvensvurdering ved vedtagelse af en anlægslov. I stedet udgør vedtagelsen af anlægsloven miljøkonsekvensvurderingstilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Vejlovens § 17 a, stk. 3, implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, 1. pkt., hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, kan fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring (bortset fra internationale høringer), forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsprocessen. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 24, at i de tilfælde, hvor projekter vedtages ved en særlig national lov, bør medlemsstaterne sikre, at VVM-direktivets mål med henblik på offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen.

Vejlovens § 17 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 2. pkt. Denne undtagelse gælder alene for høring af offentligheden, og berørte myndigheder vil således skulle høres ved vejanlægslovsprojekter. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet således miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger, jf. vejlovens § 17 h, stk. 3, 1. pkt.

Selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af vejlovens bestemmelser om høring af offentligheden, gennemfører Vejdirektoratet høringer af offentligheden over projekterne, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gennemfører for de projekter, hvor styrelsen meddele administrativ tilladelse. Der gennemføres således både høring af offentligheden over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven. Høring over forslaget til anlægsloven vil dog normalt kun vedrøre en specifik placering af projektet, ved vejanlægsprojekter ty-

pisk specifik linjeføring, hvorimod miljøkonsekvensrapporten almindeligvis ligeledes vil indeholde alternativer hertil.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 a, stk. 3, således, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Forslaget vil for det første indebære en sproglig præcisering af hvilke vejanlægsprojekter, der er omfattet af bestemmelsen. Det er således vejanlægsprojekter omfattet af bilag 1 eller 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, der kan opnå tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, i stedet for ved en administrativ tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette er tilfældet, da der i det foreslåede henvises til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Forslaget vil ligeledes indebære en præcisering af, at det er en forudsætning at formålet med vejlovens kapitel 2 a, jf. § 1, nr. 6, opfyldes for, at et anlægslovsprojekt kan fritages fra høring af offentligheden, jf. vejlovens § 17 h, stk. 6. Dette vil indebære, at det skal sikres, at målene med VVM-direktivet opfyldes, hvis et anlægslovsprojekt fritages fra kravet om høring af offentligheden i § 17 h, stk. 6. Målene med VVM-direktivet følger af direktivets artikel 2, stk. 1, hvorefter, at det er en udtrykkelig forudsætning, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Den nationale lovgivningsprocedure skal således opfylde målene med vejlovens kapitel 2 a, jf. vejlovens § 1, nr. 6, herunder VVM-direktivet. Baggrunden for fritagelsen for høring af offentligheden er, at målene med hensyn til offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen, jf. bl.a. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 24.

Muligheden for fritagelse vedrører alene høring af offentligheden i vejlovens § 17 h, stk. 6. Bestemmelsens indhold om høring af berørte myndigheder og bestemmelserne om, at bestemte oplysninger, skal stilles til rådighed for bl.a. offentligheden og berørte myndigheder samt høring af andre stater ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet, finder fortsat anvendelse, jf. også Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 18.

Selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i vejlovens § 17 h, stk. 6, er det hensigten, at Vejdirektoratet – ligesom i dag – vil gennemføre høringer af offentligheden over anlægslovsprojekter, som svarer til de høringer, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Tra-

fik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Der vil således fortsat blive gennemført to høringer af offentligheden ved anlægslovsprojekter, dvs. en høring over selve miljøkonsekvensrapporten (mindst 8 uger) og efterfølgende en høring over forslaget til anlægsloven, hvor dele af miljøkonsekvensrapporten er indarbejdet (typisk 4 uger).

De foreslåede ændringer vil således indebære en sproglig præcisering af, at statslige vejanlægsprojekter omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kan tillades ved vedtagelse af en anlægslov herfor, hvilket træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative tilladelse, samt at sådanne projekter kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i vejlovens § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Selvom vejlovens § 17 a, stk. 3, ændres fra at undtage anlægslovsprojekter fra kravet om høring af offentligheden til en valgfri mulighed for Vejdirektoratet til at fritage anlægslovsprojekter fra kravet om høring af offentligheden, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at størstedelen af projekterne vil blive fritaget fra kravet. Det er dog fortsat hensigten, at Vejdirektoratet hører offentligheden i forbindelse med anlægslovsprojekter, jf. ovenfor. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 2, stk. 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger

Til nr. 10

Vejloven indeholder ikke i dag hjemmel til, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 1 og 2 i undtagelsestilfælde kan fritages fra bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a med undtagelse af vejlovens § 17 i om internationale høringer.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 a, stk. 4, at et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, i undtagelsestilfælde helt eller delvist kan fritages fra bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med kapitel 2 a, jf. § 1, nr. 6, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter vejlovens § 17 i.

Det foreslås desuden indsat i vejlovens § 17 a, stk. 5, at transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 10, er en implementering af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4. I åbningsskrivelsen har Kommissionen anført, at hvis fritagelsesmuligheden ønskes anvendt, skal denne være implemen-

teret i national lovgivning. Da det ikke kan udelukkes, at det på et tidspunkt vil være nødvendigt at anvende fritagelsesmuligheden for et statsligt vejanlægsprojekt, foreslås direktivets artikel 2, stk. 4, implementeret i vejloven.

Den foreslåede fritagelsesmulighed vil alene kunne anvendes i »undtagelsestilfælde«, hvilket ikke er nærmere defineret i VVM-direktivet. EU-Domstolen har kompetence til at fastlægge udstrækningen af begrebet, hvilket bl.a. er sket i EU-Domstolens dom af 29. juli 2019 i sag C-411/17, *Inter-Environnement Wallonie og Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen*, hvor det fastslås, at behovet for at sikre forsynings-sikkerheden for elektricitet kan betragtes som et »undtagelsestilfælde«. Ifølge Domstolen følger det af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, at medlemsstaterne skal dokumentere, at risikoen for denne forsynings-sikkerhed er »rimeligt sandsynlig«, og at det påtænkte projekt er tilstrækkeligt hastende til, at det kan begrundes, at miljøkonsekvensvurderingen efter direktivet ikke skal gennemføres.

Af Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 16, følger, at fritagelsen i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, i perioden 2014-2017 blev anvendt i tre tilfælde. Fritagelsen blev i perioden anvendt ved et projekt, der skulle sikre en gasforsyning, et projekt, der skulle imødekomme en strategisk interesse i vedvarende energi og et projekt, der skulle indfri de offentlige myndigheders politiske tilsagn på højt niveau med henblik på at skabe tillid mellem lokalsamfund i forbindelse med bredere forsoningsforhandlinger. Ved alle tilfældene indebar projektets nødvendighed og hastende karakter, at det ville være i strid med offentlighedens interesser ikke at fortsætte projekterne samt en trussel mod den politiske, administrative eller økonomiske stabilitet og sikkerhed.

En fritagelse efter den foreslåede bestemmelse vil ikke være berettiget alene med den begrundelse, at der er tale om et undtagelsestilfælde. Fritagelsen vil således ikke kunne anvendes, hvis de faktorer, der gør det til et undtagelsestilfælde, ikke er til hinder for den fulde overholdelse af bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a. Fritagelsen skal derimod være forbundet med den manglende mulighed for at opfylde alle kravene i vejlovens kapitel 2 a uden at kompromittere projektets formål.

Omstændighederne ved et undtagelsestilfælde skal være af en sådan karakter, at det er umuligt eller uigennemførligt at overholde alle kravene til en miljøkonsekvensvurdering i medfør af bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a, dvs. f.eks. udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, gennemførelse af høringer m.v., hensyntagen til resultaterne af miljøkonsekvensvurderingen, offentliggørelse af oplysninger om afgørelsen, der træffes efter vurdering og sikring af adgang til domstolsprøvelse. Dertil skal det være kontraproduktivt med hensyn til projektets formål, f.eks. hvis et projekt skal godkendes og gennemføres så hurtigt, at der ikke er tid til at udarbejde alle de miljøoplysninger, der kræves i henhold til vejlovens § 17 g, eller til at gennemføre en offentlig høring,

jf. § 17 h, inden der træffes afgørelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, om at tillade projektet.

Efter den foreslåede bestemmelse vil et statsligt vejanlægsprojekt ikke kunne fritages fra vejlovens § 17 i om internationale høringer, selvom der er tale om et undtagelsestilfælde.

Efter den foreslåede bestemmelse vil det ligeledes være en betingelse for anvendelse af fritagelsesmuligheden, at formålet med vejlovens kapitel 2 a, jf. § vejlovens § 1, nr. 6, opfyldes. Dette vil indebære, at det skal sikres, at målene med VVM-direktivet opfyldes, jf. Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 17. Målene med VVM-direktivet følger af direktivets artikel 2, stk. 1, hvorefter at det er en udtrykkelig forudsætning, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Hvor fritagelsesmuligheden anvendes, sikres opfyldelse af formålet i vejlovens § 1, nr. 6, og målene med VVM-direktivet ved orienteringen af offentligheden og Kommissionen, jf. nedenfor.

I VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, litra a-c, er oplistet en række betingelser der skal opfyldes, hvis fritagelsesmuligheden skal anvendes for et konkret projekt. Betingelserne samt processen for anvendelse af fritagelsesmuligheden vil blive udmøntet i en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse i vejlovens § 17 a, stk. 5.

EU-Domstolen har i dom af 29. juli 2019 i sag C-411/17, *Inter-Environnement Wallonie og Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen*, fastslået, at betingelserne ikke er rene formalia, men at de er forpligtelser med henblik på så vidt muligt at sikre overholdelse af de mål, der søges virkeliggjort ved VVM-direktivet.

Ifølge den første betingelse skal det undersøges, om der bør foretages en anden form for vurdering.

Dette indebærer, at det skal undersøges, om der bør foretages en anden form for vurdering end den miljøkonsekvensvurdering, som undtagelsesvist ikke kan gennemføres eller kun delvist kan gennemføres efter bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a. Når Vejdirektoratet overvejer om en anden form for vurdering er hensigtsmæssig, skal der tages hensyn til målene med VVM-direktivet, som er implementeret i vejlovens § 1, nr. 6. Anvendelsen berører ikke de forpligtelser, som følger af andre vurderinger i henhold til andre direktiver, f.eks. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og 4, og vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Vurderingerne kan antage mange forskellige former. Hvis et projekt f.eks. består af flere faser, kan det være hensigtsmæssigt at foretage en delvis miljøkonsekvensvurdering, der kun omfatter nogle af faserne. Hvis projektets hastende karakter, f.eks. hindrer opfyldelse af kravene om miljøkonsekvensvurdering i projektets første fase, kan det være muligt

i de efterfølgende faser at opfylde kravene til miljøkonsekvensvurderingen. Det vil være en forholdsmæssig reaktion på det pågældende undtagelsestilfælde, idet det vil sikre, at kravene i vejlovens kapitel 2 a opfyldes i videst muligt omfang.

En delvis miljøkonsekvensvurdering kan være hensigtsmæssig, hvis f.eks. ikke alle elementer i vejlovens bilag 4 kan medtages i miljøkonsekvensrapporten som følge af de særlige omstændigheder. En sådan situation kan opstå, hvis kun nogle af de data, der er nødvendige for at identificere og vurdere projektets forventede virkninger på miljøet kan fremlægges ved begyndelsen (f.eks. hvis undersøgelser til kortlægning af den mulige forekomst af beskyttede arter skal løbe over en periode på mindst ét år, men anlægsarbejdet skal indledes inden for en kortere periode på grund af projektets dokumenterede hastende karakter). Et andet eksempel kan være en situation, hvor der er opstået akut og uventet behov for at bortskaffe farligt affald, og det bedst egnede deponeringsanlæg hurtigt skal udpeges blandt et stort antal potentielle anlæg, men der ikke er tilstrækkelig tid til at foretage en udførlig vurdering af hvert anlæg. Mens miljøkonsekvensvurderingen skal foretages i videst muligt omfang, kan en vurdering af de mest presserende miljøforhold (f.eks. virkningerne på grundvandet) være hensigtsmæssig i et sådant tilfælde.

Ifølge den anden betingelse skal oplysninger, der er fremkommet i henhold til andre former for vurderinger, jf. betingelse nr. 1, oplysninger vedrørende afgørelsen om at anvende fritagelsesmuligheden samt begrundelsen herfor, stilles til rådighed for offentligheden.

Kommissionen anbefaler, at alle miljøoplysninger, der er indhentet ved brug af andre former for vurdering, stilles til rådighed for offentligheden på samme måde som beskrevet i VVM-direktivets artikel 6, stk. 3.

Det er hensigten, at der fastsættes nærmere bestemmelser om, hvordan oplysningerne stilles til rådighed for offentligheden ved anvendelse af fritagelsesmuligheden i den foreslåede § 17 a, stk. 4, i en bekendtgørelse.

Ifølge den tredje betingelse skal Kommissionen forud for anvendelse af fritagelsesmuligheden underrettes om begrundelsen for anvendelsen af fritagelsen samt have stillet oplysningerne nævnt i betingelse nr. 2 til rådighed.

Kommissionen skal underrettes, før det pågældende projekt tillades. Underretningen skal indeholde en angivelse af, hvilken type projekt der fritages, en begrundelse for hvorfor der er tale om et undtagelsestilfælde samt en begrundelse for, hvorfor miljøkonsekvensvurderingskravene i vejloven ikke kan opfyldes.

Fritagelsesmuligheden vil både finde anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det følger af vejlovens § 17 b, stk. 2, at Vejdirektoratet for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter skal indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), såfremt projektet er opført på bilag 2.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 b, stk. 2, således, at efter »projekter« indsættes », jf. § 17 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes »jf. dog stk. 3«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 12, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 12

Det følger af vejlovens § 17 b, stk. 2, at Vejdirektoratet for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter skal indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), såfremt projektet er opført på bilag 2.

Vejdirektoratet skal således indgive ansøgning om screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), hvis vejanlægsprojektet er omfattet af vejlovens bilag 2. De indholdsmæssige krav til ansøgningen følger af vejlovens § 17 c.

Efterfølgende træffer Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) screeningsafgørelse om, hvorvidt projektet opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 og 3, jf. vejlovens § 17 d, stk. 1.

Det foreslås at indsætte som vejlovens § 17 b, stk. 3, at ønsker Vejdirektoratet, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 17 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet skriftligt kan meddele Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at et projekt omfattet af vejlovens bilag 2 skal miljøkonsekvensvurderes uden at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe screeningsafgørelse herom. I tilfælde hvor Vejdirektoratet meddeler dette, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen således ikke træffe afgørelse om, hvorvidt projektet, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3. Her vil projektet i stedet automatisk være anset som et projekt, som er omfattet af krav om administrativ

tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 2, eller tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3.

Til nr. 13

Det følger af vejlovens § 17 c, stk. 1, at Vejdirektoratets ansøgning efter § 17 b, for et projekt, der er opført på lovens bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. lovens bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

Vejlovens § 17 c, stk. 1, fastlægger, hvilke oplysninger, som Vejdirektoratets ansøgning om screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter vejlovens § 17 b, stk. 2, skal indeholde. Bestemmelsen henviser til vejlovens bilag 2 a, som er en liste over de mindsteoplysninger, som skal indgå i Vejdirektoratets ansøgning om screeningsafgørelse. Der er herved tale om de oplysninger, som er tilstrækkelige til, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan træffe screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1.

Vejlovens § 17 c, stk. 1, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Vejlovens § 17 c implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, samt direktivets bilag II. A.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 c, stk. 1, således, at efter »§ 17 b« indsættes », stk. 2,« og »potentielle indvirkning« ændres til »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at Vejdirektoratets ansøgning efter § 17 b, stk. 2, for et projekt, der er opført på lovens bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. lovens bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

Transport- og Boligministeriet vurderer ikke, at lovforslagets § 1, nr. 13, ændrer kravene til, hvilke oplysninger Vejdirektoratet skal fremlægge ved ansøgning om screeningsafgørelse. Den foreslåede ændring vil derfor alene indebære en sproglig præcisering af, at Vejdirektoratets ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 17 b, stk. 2, bl.a. skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. lovens bilag 2 a. De mindsteoplysninger, som skal indgå i Vejdirektoratets ansøgning om screeningsafgørelse følger fortsat af lovens bilag 2 a. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordly-

den af VVM-direktivets artikel 4, stk. 4. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 4, stk. 4, ikke angiver, at bygherren skal fremlægge oplysninger om projektets karakteristika.

Til nr. 14

Det følger af vejlovens § 17 c, stk. 2, at ved ansøgning efter vejlovens § 17 c, stk. 1, kan Vejdirektoratet 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.

Vejlovens § 17 c, 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.

Vejdirektoratet har ikke pligt til at fremlægge oplysningerne, da det alene er en mulighed for styrelsen til at supplere ansøgningen. Der er således ikke tale om foranstaltninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille som vilkår for en afgørelse om, at projektet ikke er miljøkonsekvensvurderingspligtigt.

Vejdirektoratet kan i medfør af bestemmelsen vælge at fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Ligeledes kan Vejdirektoratet vælge at fremlægge en beskrivelse af både særkender ved projektet og en beskrivelse af foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, kan selskabet fremlægge oplysningerne i stedet for Vejdirektoratet.

Vejlovens § 17 c, stk. 1, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Vejlovens § 17 c implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, samt direktivets bilag II. A.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 c, stk. 2, således, at »projektet eller« ændres til »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Vejdirektoratets ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 17 b, stk. 2, bl.a. kan indeholde både en beskrivelse af særkender ved projektet og en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige

skadelige indvirkninger på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, da der heraf følger, at bygherren kan fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Til nr. 15

Det følger af vejlovens § 17 d, stk. 1, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer i medfør af bestemmelsen screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt vejanlægsprojekt er omfattet af krav om administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 2, jf. § 17 j, stk. 1, eller af krav om tilladelse ved vedtagelse af anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 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 (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tage hensyn til kriterierne i vejlovens bilag 3, jf. § 17 d, stk. 1, 2. pkt., og resultaterne af høring af berørte myndigheder, jf. § 17 d, stk. 3.

Screeningsproceduren skal gennemføres effektivt og gennemskueligt for Vejdirektoratet og offentligheden, jf. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 29, 1. og 2. pkt.

Ved Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) vurdering af, hvorvidt et projekt er miljøkonsekvensvurderingspligtigt skal styrelsen inddrage kriterierne i vejlovens bilag 3.

Vejlovens § 17 d implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, 3 og 5 samt direktivets bilag III.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 d, stk. 1, 1. pkt., således, at efter »bilag 2,« indsættes »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,«, og efter »§ 17 a, stk. 2 eller 3« indsættes », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 17 c«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt vejanlægsprojekt er omfattet af krav om administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 2, jf. § 17 j, stk. 1, eller af krav om tilladelse ved vedtagelse af anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, idet det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordly-

den af VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, sammenholdt med artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 16

Det følger af vejlovens § 17 d, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes screeningsafgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Det følger af vejlovens § 17 d, stk. 4, at transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 16, at ophæve vejlovens § 17 d, stk. 3 og 4.

Det foreslåede har baggrund i forslaget om at nyaffatte vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 17

Det følger af vejlovens § 17 e, stk. 1, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal træffe screeningsafgørelse efter § 17 d, stk. 1, hurtigst muligt og senest 90 dage fra den dag, hvor Vejdirektoratet har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter § 17 c, stk. 1, jf. dog stk. 2.

I særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) forlænge fristen til at træffe screeningsafgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) underretter skriftligt Vejdirektoratet om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse, jf. vejlovens § 17 e, stk. 2.

Kun i særlige konkrete tilfælde kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) overskride tidsfristen på 90 dage. Særlige tilfælde kan f.eks. være, at projektet anlægges nær et Natura 2000-område eller har grænseoverskridende påvirkning af miljøet i en anden stat.

Vejlovens § 17 e implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 6.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 e, stk. 2, 1. pkt., således, at »herunder på grund af særlige forhold ved« ændres til »f.eks. med hensyn til«.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af, at særlige tilfælde f.eks. kan opstå med hensyn til projektets

art, kompleksitet, placering eller dimensioner, hvilket vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 6. Opregningen i bestemmelsen er ikke udtømmende og særlige tilfælde kan således opstå med hensyn til andre faktorer end de i bestemmelsen nævnte. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 18

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 1, 1. pkt., at Vejdirektoratet forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g, kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være (scopingudtalelse). Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Vejdirektoratets oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 f, stk. 1, 2. pkt. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2, jf. vejlovens § 17 f, stk. 1, 3. pkt.

Scopingfasen indledes således ved Vejdirektoratets anmodning herom. Muligheden for at anmode om en scopingudtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gælder for de projekter, der er omfattet af vejlovens § 17 a, dvs. både statslige vejanlægsprojekter, der skal administrativt tillades af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor vedtagelsen af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, kan selskabet anmode Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om udtalelsen.

Scopingudtalelsen vedrører afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold, og er en hjælp til Vejdirektoratet med henblik på, at indholdet i rapporten relaterer sig til de emner, som vedrører projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) scopingudtalelse ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

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

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 f, stk. 1, 2. pkt. således, at »navnlig« udgår, og efter »Vejdirektoratets« indsættes »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af bestemmelsens indhold om, at scopingudtalelsen skal tage hensyn til Vejdirektoratets fremlagte oplysninger, herunder navnlig oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Der således tale om videre-

førelse af gældende ret. Ændringen vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 2.

Til nr. 19

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 1, 3. pkt., at scopingudtalelsen endvidere skal tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 f, stk. 1, 3. pkt., således, at »stk. 2« ændres til »§ 17 h, stk. 4«.

Det foreslåede har baggrund i den foreslåede ophævelse af vejlovens § 17 f, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 20, og foreslåede nyaffattelse af vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 20

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver scopingudtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 3, at transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

Det foreslås ved lovforslagets § 1, nr. 20, at ophæve vejlovens § 17 f, stk. 2 og 3.

Det foreslåede har baggrund i forslaget om at nyaffatte vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 21

Det følger af vejlovens § 17 g, stk. 1, 1. pkt., at Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a. Kravene til indholdet af miljøkonsekvensrapporten er fastsat ved vejlovens § 17 g, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2-7.

I vejlovens § 17 g, stk. 2, nr. 1-6, er fastsat, hvad miljøkonsekvensrapporten mindst skal omfatte. I bestemmelsen fastsættes minimumskrav til miljøkonsekvensrapportens indhold i overensstemmelse med de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1. Der er tale om minimumskrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten, hvilket understreges af § 17 g, stk. 2, nr. 6, hvorefter oplysningerne i vejlovens bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Det fremgår af vejlovens § 17 g, stk. 2, nr. 3, at miljøkonse-

kvensrapporten bl.a. mindst skal omfatte 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. I praksis kan miljøkonsekvensrapporten indeholde både en beskrivelse af projektets særkender samt en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Vejlovens § 17 g implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1 og 3, litra b, og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 g, stk. 2, nr. 3, således, at »særkender eller« ændres til »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

Ændringen er en sproglig præcisering, som vil sikre, at der ikke er tvivl om at miljøkonsekvensrapporten bl.a. mindst skal omfatte en beskrivelse af projektets særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Formuleringen af den nuværende bestemmelse, hvori står »eller« er uhensigtsmæssig, da den giver indtryk af, at miljøkonsekvensrapporten alene skal indeholde enten en beskrivelse af projektets særkender eller en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet. Det bemærkes i den forbindelse, at i VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, litra c, som bestemmelsen implementerer, står angivet »og/eller«.

Til nr. 22

De indholdsmæssige krav til miljøkonsekvensrapporten, som Vejdirektoratet skal udfærdige, følger af vejlovens § 17 g.

Vejlovens § 17 g implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1 og 3, litra b, og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

Vejlovens § 17 g finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Af direktivets artikel 5, stk. 1, 2. afsnit, 1. pkt., følger bl.a., at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at der kan nå frem til en begrundet konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.

I åbningskrivelsen påpeger Kommissionen, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, hvori direktivets artikel 5, stk. 1, er implementeret, ikke nævner indholdet af artikel 5, 2. afsnit, 1. pkt., jf. ovenfor, hvilket Kommissionen ikke finder, at være i overensstemmelse med direktivet.

På baggrund heraf foreslås indsat som § 17 g, stk. 4, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion) allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet. Og ved de projekter, der vedtages ved anlægslov, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Vejdirektoratet kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet. Der er herved foretaget en sammenkædning med begrebet »begrundede konklusion«, som ved lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås indarbejdet i vejloven. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 23

Det følger af vejlovens § 17 g, stk. 6, at virkningerne, der er nævnt i stk. 5, skal omfatte de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 g, stk. 6, der bliver stk. 7, således, at »stk. 5« ændres til »stk. 6«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 i vejlovens § 17 g, jf. lovforslagets § 1, nr. 22.

Til nr. 24

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 1, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i vejlovens § 17 g.

Gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten skal ske, når Vejdirektoratet har sendt rapporten til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og inden denne sendes i høring, jf. § 17 h, stk. 2.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger

fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af § 17 g, stk. 2, og bilag 4, jf. § 17 h, stk. 1, 2. pkt.

Selvom Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) har afgivet en scopingudtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) indhente supplerende oplysninger fra Vejdirektoratet eller foranstalte egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på opfyldelse af relevante krav i vejlovens bilag 4 samt med henblik på at træffe afgørelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) meddeler administrativ tilladelse.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 h, stk. 1, 3. pkt.

Vejlovens § 17 h implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 3, litra b og c, samt artikel 6, stk. 1, 2, 3, 4, 6 og 7.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 g, stk. 9, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i stk. 1-8. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af stk. 2 og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gennemgang af om miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i vejlovens § 17 g, stk. 1-8, skal ske, når Vejdirektoratet har sendt rapporten til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og inden denne sendes i høring i medfør af den foreslåede § 17 h, stk. 5, jf. den foreslåede § 17 g, stk. 9, 1. pkt.

For at sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 3, litra c, fremgår af forslaget til vejlovens § 17 g, stk. 9, 2. pkt., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til styrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt indhente evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion) allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcise-

ring af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet, med henblik på at nå frem til styrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal desuden sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten, jf. den foreslåede § 17 g, stk. 9, 3. pkt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Vejlovens § 17 g, stk. 9, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Vejdirektoratet skal dog i praksis sikre, at miljøkonsekvensrapporten for et anlægslovsprojekt opfylder kravene hertil i vejlovens § 17 g, stk. 1-8, samt sikre, at styrelsen kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge rapporten.

Til nr. 25

Det foreslås at indsætte »Høringer m.v.« som overskrift efter vejlovens § 17 g, da vejlovens § 17 h foreslås nyaffattet, således at denne indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 26

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 6, hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder med henblik på gennemførelse af høringer efter vejlovens § 17 h, stk. 2 og 3. Oplysningerne skal således stilles til rådighed med henblik på høringer af berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse, jf. § 17 h, stk. 2, og høringer af berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger før der vedtages en anlægslov for et projekt, jf. vejlovens § 17 h, stk. 3.

Oplysningerne skal omfatte en angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål, jf. vejlovens § 17 h, stk. 6, nr. 1. I praksis betyder det, at det i udgangspunktet skal fremgå af høringen, at bemærkninger eller spørgsmål i forbindelse med høringen, kan rettes til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) for projekter, hvor der gives administrativ tilladelse, og til Vejdirektoratet, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Det følger af § 17 h, stk. 6, nr. 2, at oplysningerne skal omfatte oplysninger om karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes. I praksis betyder det, at det skal fremgå, at der efter høringen skal træffes en administrativ afgørelse i henhold til vejlovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det følger af § 17 h, stk. 6, nr. 3, at oplysningerne skal omfatte, hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

Det følger af § 17 h, stk. 6, nr. 4, at oplysningerne skal omfatte, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed. I praksis betyder det, at det vil fremgå, at oplysningerne offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, Vejdirektoratets hjemmeside samt Høringsportalen.dk eller i øvrigt i overensstemmelse med de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. vejlovens § 17 p.

Det følger desuden af § 17 h, stk. 6, nr. 5, at oplysningerne skal omfatte, hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

Det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herudover sender miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger til berørte myndigheder og offentligheden med henblik på høring efter § 17 h, stk. 2, ved projekter, der følger den administrative procedure. Vejdirektoratet sender ligeledes miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger til berørte myndigheder med henblik på høring efter § 17 h, stk. 3, for projekter, der skal vedtages ved anlægslov. Ligeledes er det fast praksis, at offentligheden høres ved projekter, der skal vedtages ved anlægslov, selv om der ikke er krav herom i vejloven.

I praksis fremsendes oplysningerne til de berørte myndigheder og offentligheden eller stilles til rådighed på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) eller Vejdirektoratets hjemmeside. Materialet stilles til rådighed på hjemmesiderne med henblik på evt. bemærkninger og kommentarer fra enhver myndighed og person m.v.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, stk. 1, således, at for at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 17 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. stk. 1, er oplistet i den foreslåede § 17 h, stk. 2.

De foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse stiller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplysningerne til rådighed og ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet der sørger herfor.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 1, at myndigheden skal stille ansøgningen om tilladelse, jf. § 17 b, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille Vejdirektoratets ansøgning om tilladelse, jf. § 17 b, til et konkret projekt til rådighed for både offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 2, at myndigheden skal stille oplysninger om, at projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 17 i finder anvendelse, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at et konkret projekt skal miljøkonsekvensvurderes samt oplyse, hvis der er tale om et projekt med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. vejlovens § 17 i.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 3, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at der skal træffes administrativ afgørelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, eller vedtages en anlægslov, der træder i stedet for den administrative afgørelse.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 4, at myndigheden skal stille oplysninger om hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger og spørgsmål, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at relevante oplysninger, hvis disse endnu ikke er stillet til rådighed, kan indhentes fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og/eller Vejdirektoratet, samt at bemærkninger eller spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og/eller Vejdirektoratet. Styrelserne skal ligeledes oplyse om evt. tidsfrister for fremsendelse af sådanne bemærkninger eller spørgsmål. Disse frister vil som udgangspunkt følge de frister, som fastsættes for høringer vedrørende det konkrete projekt i medfør af de foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 3-7.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 5, at myndigheden skal stille oplysninger om karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og

Vejdirektoratet skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder, om at der bl.a. efter høring skal træffes en administrativ afgørelse i henhold til vejlovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 6, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 7, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at oplysningerne offentliggøres på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og/eller Vejdirektoratets hjemmeside eller i øvrigt i overensstemmelse med de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. vejlovens § 17 p. Ligeledes skal oplyses, hvornår oplysningerne offentliggøres f.eks. på styrelsernes hjemmeside.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 8, at myndigheden skal stille oplysninger om hvilke foranstaltninger, der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal oplyse, om der f.eks. er afholdt borgermøder, oprettet borgergrupper, annonceret i aviser eller på anden måde sikret offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et konkret projekt.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 9, at myndigheden skal stille miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, resultatet af høringerne, jf. § 17 h, stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 17 g, stk. 9, 2. pkt., til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet skal stille miljøkonsekvensrapporten, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scopingudtalelsen) og resultatet af de høringer, der er foretaget af berørte myndigheder i forbindelse med udarbejdelse af scopingudtalelsen for et konkret projekt til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder. Det bemærkes, at scopingudtalelse og resultatet af høringer i forbindelse hermed, alene kan stilles til rådighed, hvis der for det konkrete projekt er udarbejdet en scopingudtalelse. Det er frivilligt for Vejdirektoratet at vælge, hvorvidt styrelsen forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten vil have en scopingudtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. vejlovens § 17 f, stk. 1. Ligeledes skal eventuelt yderligere

oplysninger indhentet fra Vejdirektoratet efter vejlovens § 17 g, stk. 9, 2. pkt., stilles til rådighed.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 10, at myndigheden skal stille eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 11, at myndigheden skal stille andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at de miljøoplysninger, som har relevans for den afgørelse om administrativ tilladelse, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe, eller for anlægsloven, skal stilles til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder. Denne forpligtelse følger bl.a. af VVM-direktivets artikel 6, stk. 3. Miljøoplysningerne skal stilles til rådighed i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF (miljøoplysningsdirektivet).

Det er hensigten med den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, at de oplyste oplysninger skal stilles til rådighed for henholdsvis offentligheden og berørte myndigheder på en central elektronisk portal eller let tilgængeligt adgangssted på det rette administrative niveau, f.eks. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Vejdirektoratets hjemmesider. Den nærmere placering af oplysningerne vil blive fastlagt i en bekendtgørelse i medfør af vejlovens § 17 p.

Ifølge de foreslåede ændringer skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet stille oplysningerne om konkrete projekter til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder tidligt i miljøkonsekvensvurderingen af projektet og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives. Det er hensigten hermed, at oplysningerne stilles til rådighed løbende af henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet, når oplysningerne er til rådighed for styrelserne. Der vil dog kunne være tilfælde, hvor dette dog ikke er hensigtsmæssigt for det konkrete projekt. Oplysningerne skal senest stilles til rådighed før høring i medfør af vejlovens § 17 h, stk. 3-7. Vurderingen af, hvornår offentligheden skal informeres forud for en høring, skal foretages ud fra hensynet til, at oplysningerne sætter offentligheden i stand til tidligt og effektivt at deltage i miljøkonsekvensvurderingen. Dette vil sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af de konkrete projekter.

Kravene om at stille de nævnte oplysninger til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder skal ses i sammenhæng med kravene om, at foretage høring af offentligheden og berørte myndigheder som led i miljøkonsekvensvurderingen, jf. de foreslåede § 17 h, stk. 3-7. Ved høring af særligt berørte myndigheder, men også offentligheden, vil det være

muligt at henvise til, at de nævnte oplysninger kan findes på en central elektronisk portal, f.eks. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Ved »offentligheden« forstås en eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Ved »berørt myndighed« forstås en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejanlægs indvirkning på miljøet, jf. den foreslåede vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4.

Den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, om at specifikke oplysninger skal stilles til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder sikrer en direktivnær implementering af VVM-direktivets artikel 6, stk. 1, 2, 3 og 4. Det er eksplicit angivet i de foreslåede bestemmelser, at oplysningerne skal stilles til rådighed for både offentligheden og berørte myndigheder for at tydeliggøre at disse i princippet skal være offentligt tilgængelige for alle myndigheder og personer m.v., herunder berørte myndigheder.

Det bemærkes endeligt, at Kommissionen i åbningskrivelsen påpeger, at en bestemmelse hvori bl.a. artikel 6, stk. 2, implementeres, skal afspejle kravet om at offentligheden informeres på et tidligt tidspunkt og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives samt at artiklen er et redskab til at informere og inddrage offentligheden i de offentlige høringsprocedurer.

Det følger af vejlovens § 17 d, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter § 17 d, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en passende frist for høring, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

Før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, skal styrelsen således høre berørte myndigheder. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal fastsætte en passende frist for høringen, som giver de berørte myndigheder mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

En passende frist betyder i den forbindelse, at styrelsen skal tage hensyn til projektets kompleksitet, når fristen fastsættes. Jo mere komplekst et projekt er, desto længere skal fristen være. Fristen skal ligeledes fastsættes således, at styrelsen som udgangspunkt kan træffe afgørelse indenfor 90 dage, jf. kravene i vejlovens § 17 e, stk. 1.

De berørte myndigheder høres på baggrund af ansøgningsmaterialet, herunder selve ansøgningen med evt. tilhørende bilag samt evt. yderligere indhentede oplysninger fra Vejdirektoratet til sagen. Ansøgningsmaterialet fremsendes til de berørte myndigheder. Desuden lægges materialet på Trafik-

og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, hvor det er offentligt tilgængeligt.

Høringsfristen er almindeligvis 30 dage.

Der er ikke krav i VVM-direktivet om, at offentligheden skal høres før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse. Det forudsættes dog, at de almindelige forvaltningsretlige regler og principper om partshøring, af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejere, der bliver berørt af projektet, f.eks. fordi projektet anlægges i nær tilknytning til lodsejers ejendom, fortsat vil skulle iagttages af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen). Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 29, sidste pkt., at det anses for at være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at tage hensyn til uopfordrede kommentarer, der måtte være modtaget fra andre kilder, f.eks. medlemmer af offentligheden eller offentlige myndigheder, også selvom der ikke kræves nogen formel høring i screeningsfasen. Der henvises her til andre myndigheder end de berørte myndigheder, som skal høres, jf. ovenfor. Pligten til at foretage partshøring af bygherren, Vejdirektoratet, 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 oplysning.

Når de relevante lodsejere er identificeret, fremsendes ansøgningsmaterialet til disse. Høringsfristen fastsættes som minimum til 14 dage, men i praksis anvendes almindeligvis en høringsfrist på 30 dage.

Som anført ovenfor offentliggøres ansøgningsmaterialet ligeledes på styrelsens hjemmeside. På baggrund heraf kan andre end berørte myndigheder og de ovenfor nævnte lodsejere ligeledes komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang, styrelsen modtager sådanne.

Vejlovens §§ 17 d og e finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, stk. 3, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 17 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 17 d, stk. 3. Bestemmelsen om høring af berørte myndigheder før der træffes screeningsafgørelse rykkes til den foreslåede § 17 h, stk. 3, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af inter-

ationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Fristen skal ligeledes fastsættes således, at styrelsen som udgangspunkt kan træffe screeningsafgørelse indenfor 90 dage, jf. vejlovens § 17 e, stk. 1.

Det følger af vejlovens § 17 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) efter § 17 f, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist på 14 dage. Styrelsen kan fravige fristen, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgiver en udtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, skal styrelsen således høre berørte myndigheder. Det er hensigten, at berørte myndigheder ved høringen skal have lejlighed til, at udtale sig om projektet, herunder om hvor omfattende og detaljeret de berørte myndigheder finder, at de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) udarbejder et udkast til scopingudtalelse evt. med bistand fra en ekstern rådgiver. Udkastet sendes i høring hos berørte myndigheder.

Muligheden for at anmode om en scopingudtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gælder for de projekter, der er omfattet af vejlovens § 17 a, dvs. både statslige vejanlægsprojekter, der skal administrativt tillades af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor vedtagelsen af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 f, stk. 1. Muligheden anvendes dog sjældent ved anlægslovsprojekter.

Vejlovens § 17 f, stk. 2, implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 2, 2. pkt.

Der er ikke krav i VVM-direktivet om, at offentligheden høres, før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgiver en udtalelse om afgrænsning af

miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). Men i forbindelse med høring af de berørte myndigheder, jf. ovenfor, offentliggøres udkast til scopingudtalelse tilsvarende på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside. På baggrund heraf kan andre end berørte myndigheder ligeledes komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang, styrelsen modtager sådanne.

Selvom Vejdirektoratet almindeligvis ikke anmoder Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om en scopingudtalelse ved projekter, der tillades ved anlægslov, er det dog sædvanlig praksis, at Vejdirektoratet afholder idfasehøringer, hvor offentligheden inddrages i forbindelse med projekteringen af styrelsens projekter, f.eks. afholder borgermøder og lignende. Sådanne idfasehøringer giver som udgangspunkt offentligheden lejlighed til at forholde sig til og komme med idéer og forslag til et planlagt statsligt vejprojekt.

Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, stk. 4, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter § 17 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 17 f, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder, før der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten (scoping), rykkes til den foreslåede § 17 h, stk. 4, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Selvom der ikke er krav i VVM-direktivet om, at offentligheden skal høres, før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), kan det ikke afvises, at der alligevel bør foretages høring af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejere, der bliver berørt af projektet, f.eks. hvis projektets anlægges i nær tilknytning til ejendommen, efter de almindelige forvaltningsretlige principper for partshøring. Dette kunne f.eks. være de samme lodsejere, som er partshørt i forbindelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens screeningsafgørelse. Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvorfor forvaltningsloven ikke finder direkte anvendelse. Ved nogle vejanlægsprojekter vil det ligeledes kunne være en fordel af inddrage offentligheden i et vist omfang, da dele af offent-

ligheden f.eks. kan være en uvurderlig kilde til lokal viden om projektets potentielle placering eller kan belyse særlige virkninger, problemer, alternativer og afbødende foranstaltninger. Inddragelse kan ske ved afholdelse af borgermøder m.v.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder, inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold efter vejlovens § 17 f, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Det bemærkes, at det fortsat vil være udgangspunktet, at der fastsættes en høringsfrist på minimum 14 dage, men dette afhænger dog af ovenstående faktorer.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 2, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten skal 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.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen, jf. vejlovens § 17 h, stk. 2, 2. og 3. pkt.

Ansøgningsmaterialet, miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger fremsendes til de berørte myndigheder.

Offentligheden, der skal høres, identificeres dels ved, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) spørger bygherren, Vejdirektoratet, hvilke personer der bliver direkte berørt af projektet og dels ved at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) undersøger projektets placering i kortmaterialet samt ved en vurdering af projektets påvirkning af omgivelserne. Når disse personer er identificeret, fremsendes ansøgningsmaterialet, miljøkonsekvensrapporten og høring over påtænkt afgørelse om administrativ tilladelse til disse. Der fastsættes almindeligvis en høringsfrist på 8 uger.

Samtlige dokumenter, jf. ovenfor, lægges desuden på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, hvor det er offentligt tilgængeligt. Her kan enhver komme med bemærkninger til materialet, der fastsættes ligeledes almindeligvis en høringsfrist på 8 uger herved.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, stk. 5, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 17 h, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger rykkes til den foreslåede § 17 h, stk. 5, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foruden miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger ligeledes skal stille oplysningerne nævnt i den foreslåede § 17 h, stk. 2, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 8 uger, selvom direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på mindst 30 dage for høring af offentligheden, jf. ovenfor. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at ved en minimumsfrist på 8 uger sikres tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Vejlovens bestemmelser om offentlig høring over miljøkonsekvensrapporten, jf. vejlovens § 17 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages ved en anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 2. pkt. Dette svarer til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring, bortset fra internationale høringer, forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivnings-

proceduren. Undtagelsen gælder alene høring af offentligheden og ikke den høring, der skal gennemføres af berørte myndigheder.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 3, at ved de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger hertil i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen.

Der er ikke krav i vejloven om, at offentligheden skal høres over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger ved anlægslovsprojekter. Det er dog fast praksis, at Vejdirektoratet hører offentligheden parallelt med høring af berørte myndigheder, jf. ovenfor. Disse offentlige høringer svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ville have gennemført, hvis projektet skulle meddeles administrativ tilladelse, og varer som udgangspunkt mindst 8 uger. Høring af offentligheden sker bl.a. ved fremsendelse af høringsmaterialet, opslag på Vejdirektoratets hjemmeside, høringsportalen, lokalaviser samt evt. borgermøder.

Det medfører, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført to høringer af offentligheden over projektet, herunder høringen over selve miljøkonsekvensrapporten, jf. ovenfor, og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven. Høring over forslaget til anlægsloven vil dog normalt kun vedrøre en specifik placering af projektet, ved vejanlægsprojekter typisk specifik linjeføring, hvorimod miljøkonsekvensrapporten almindeligvis ligeledes vil indeholde alternativer hertil.

Rent undtagelsesvist kan høring over selve miljøkonsekvensrapporten og høring over anlægsloven ske samtidigt, f.eks. hvor projektets miljømæssige konsekvenser ikke er særligt omfattende. Hvis anlægsloven skal ændres væsentligt på baggrund af resultatet af høringerne, vil der dog blive foretaget en supplerende høring.

Hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, Transport- og Boligministeriets departement høringen på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, stk. 6, således, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 17 a, stk. 3. Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Vejdirektoratet som udgangspunkt både skal høre berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger, før der vedtages en anlægslov for det konkrete projekt. Dette er en ændring i forhold til den gældende § 17 h, stk. 3, hvorefter Vejdirektoratet alene er forpligtet til at høre berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger. I praksis hører Vejdirektoratet dog alligevel offentligheden over materialet, jf. ovenfor.

I medfør af den foreslåede ændring af vejlovens § 17 a, stk. 3, jf. lovforslaget § 1, nr. 9, kan et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fritages fra kravet i den foreslåede § 17 h, stk. 6, om, at offentligheden skal høres over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger, forudsat at formålet med vejlovens kapitel 2 a, jf. § 1, nr. 6, opfyldes. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 9, herom.

Det er Transport- og Boligministeriets forventning, at udgangspunktet for statslige vejanlægslovsprojekter vil være, at disse fritages fra kravet om høring af offentligheden i den foreslåede § 17 a, stk. 3, hvorved der alene vil være krav om høring af berørte myndigheder i medfør af den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 6. Det er dog hensigten, at Vejdirektoratet fortsat vil høre offentligheden over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger for et konkret projekt i overensstemmelse med gældende praksis, selvom projektet i princippet er fritaget for kravet herom. Der vil således fortsat i forbindelse med anlægslovsprojekter blive gennemført to høringer af offentligheden over projektet, herunder høringen over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet foruden miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger ligeledes skal stille oplysningerne nævnt i de foreslåede § 17 h, stk. 2, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil derudover indebære, at Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden inden vedtagelsen af anlægsloven, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 8 uger, selvom direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på mindst 30 dage for høring af offentligheden, jf. ovenfor. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at ved en minimumsfrist på 8 uger

sikres tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 4, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Behovet for supplerende miljøkonsekvensvurdering kan f.eks. opstå, når det efter miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, viser sig, at der ikke er taget højde for visse nærmere bestemte forhold i rapporten, eller projektet udvikler sig sådan, at det er nødvendigt at undersøge yderligere forhold, som ikke var forudsat fra projektets begyndelse.

Supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal ligeledes sendes i høring ved berørte myndigheder og offentligheden. Berørte myndigheder og offentligheden høres på samme måde, som er tilfældet ved høring efter vejlovens § 17 h, stk. 2, for projekter, der skal tillades administrativt af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og høring efter vejlovens § 17 h, stk. 3, for projekter, der tillades ved anlægslov, jf. ovenfor.

Høringsfristen på mindst 30 dage ved supplerende høringer er begrundet i, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendte med det pågældende projekt.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 h, stk. 7, således, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 17 h, stk. 4. Bestemmelsen om gennemførelse af høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport rykkes til den foreslåede § 17 h, stk. 7, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport på mindst 30 dage, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden over en supplerende miljøkonsekvensrapport skal styrelsen således tage hensyn til bl.a.

projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 30 dage, da det følger af VVM-direktivets artikel 6, stk. 7, at høring af den berørte offentlighed over miljøkonsekvensrapporten, ikke må være kortere end 30 dage samt fordi, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendte med det pågældende projekt.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, inden der træffes screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, for det enkelte projekt, jf. § 17 d, stk. 4.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, inden der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) efter vejlovens § 17 f, stk. 1, for det enkelte projekt, jf. § 17 f, stk. 3.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af med henblik på at give myndighederne mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, eller vedtages en anlægslov, for det enkelte projekt, jf. § 17 h, stk. 5.

En berørt myndighed er defineret i vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejanlægsprojekts indvirkning på miljøet.

Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvori et konkret projekt skal gennemføres.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 h, stk. 8, således, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.

Dette vil indebære, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af for det enkelte projekt, før der træffes screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 3, før der afgives scopingudtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 4, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 5, før der vedtages en anlægslov, jf. § 17 h, stk. 6, og de berørte myndigheder, der skal ske høring af ved en supplerende høring, jf. § 17 h, stk. 7.

Det er hensigten, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemyndiges til, at udpege de berørte myndigheder, hvor styrelsen gennemfører høringen, hvilket er før der træffes screeningsafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 3, før der afgives scopingudtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 4, før der træffes afgørelse om admi-

nistrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 5, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 17 h, stk. 7. Det er tilsvarende hensigten, at Vejdirektoratet bemyndiges til, at udpege de berørte myndigheder, hvor styrelsen gennemfører høringen, hvilket er før der vedtages en anlægslov, jf. vejlovens § 17 h, stk. 6, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 17 h, stk. 7.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 17 d, stk. 4, § 17 f, stk. 3, og § 17 h, stk. 5. Bestemmelserne om udpegning af de berørte myndigheder for de enkelte projekter rykkes til den foreslåede § 17 h, stk. 8, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Det kan ikke udelukkes, at der på baggrund af den foreslåede nyaffattelse af vejlovens § 17 h sker en behandling af personoplysninger, eksempelvis oplysninger om en fysisk persons navn eller adresse, i forbindelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens modtagelse af samt offentliggørelse af ansøgningsmateriale i medfør af de foreslåede ændringer i vejlovens §§ 17 b, 17 h og 17 i og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Vejdirektoratets modtagelse af høringssvar fra henholdsvis berørte myndigheder og offentligheden i medfør af de foreslåede ændringer i vejlovens § 17 h. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at der herved alene kan være tale om behandling af personoplysninger efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, og at behandlingen i så fald vil have hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, da behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Til nr. 27

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 1, at hvis et projekt, der er omfattet af § 17 a, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 i, stk. 1, 1. pkt., således, at efter »stk. 3« indsættes: »og 4«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 28

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 2, at hvis miljøministeren får en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 17 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljøministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 i, stk. 2, 1. pkt., således, at efter »stk. 3« indsættes: »og 4«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 29

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 1, at hvis et projekt, der er omfattet af § 17 a, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 2, at hvis miljøministeren får en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 17 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljøministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Vejlovens § 17 i, stk. 2, indebærer i praksis, at miljøministeren snarest sender sådanne henvendelser fra andre stater videre til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og går i dialog med styrelsen om den videre håndtering heraf. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) vurderer på den baggrund, hvilken betydning en sådan henvendelse fra en anden stat skal have for det konkrete projekt, herunder om henvendelsen

kan give anledning til projektændringer, krav om supplerende miljøkonsekvensvurderinger m.v. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) inddrager miljøministeren i den vurdering, som styrelsen foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljøministeren mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ tilladelse til projektet.

Ved et projekt, der kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i vejlovens § 17 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat, jf. vejlovens § 17 i, stk. 3.

Høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Vejlovens § 17 i implementerer VVM-direktivets artikel 7.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 i, stk. 3, at kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1.

Da høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer, bør miljøministeren tilsvarende stille oplysningerne til rådighed for den pågældende stat.

Herved sikres, at berørte stater ligeledes får stillet oplysningerne nævnt i vejlovens § 17 h, stk. 2, til rådighed tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 30 og 31

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 3, at med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt

projekt, de oplysninger, der er nævnt i § 17 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

Ved lovforslagets § 1, nr. 30, foreslås vejlovens § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, ændret således, at »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt,« udgår og »§ 17 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til »§ 17 h, stk. 2, 5 og 6«.

Lovforslagets § 1, nr. 30, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede nyaffattelse af vejlovens § 17 h, jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Ved lovforslagets § 1, nr. 31, foreslås i vejlovens § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, indsat som 2. pkt., at fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Lovforslagets § 1, nr. 31, har baggrund i, at der for fastsættelse af høringsfrister for internationale høringer i forbindelse med afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold scoping og høringer over miljøkonsekvensrapporten m.v. bør gælde det samme som i miljøvurderingsloven, da miljøministeren er Danmarks kontaktpunkt (focal point) for sådanne høring.

Til nr. 32

Det følger af vejlovens § 17 j, stk. 1, 1. og 2. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget.

Hvor et projekt har grænseoverskridende miljøpåvirkninger i en anden stat skal afgørelsen om tilladelse ligeledes træffes på baggrund af miljøministerens eventuelle samtykke efter vejlovens § 17 i, stk. 1 eller 2.

I medfør af vejlovens § 17 j, stk. 1, 2. pkt., skal der således tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, og eventuelt § 17 i, samt de oplysninger der er indsamlet i henhold til § 17 g.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal ligeledes sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1, 3. pkt. Dette har særlig betydning, hvis den tidsmæssige udstrækning fra Vejdirektoratets fremlæggelse af miljøkonsekvensrapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger, f.eks. hvis der undervejs har været projektændringer,

eller hvis der på grund af projektets karakter og kompleksitet har været en særlig lang proces.

Det fremgår desuden af de specielle bemærkninger til vejlovens § 17 j i lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage sin egen selvstændige vurdering af miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af projektet, jf. EU-Domstolens domme C-50/09 og C-508/03 og VVM-direktivets artikel 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan i den forbindelse stille vilkår om, at en tilladelse skal udnyttes inden for en nærmere bestemt tidsmæssig udstrækning.

Vejlovens § 17 j finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Vejlovens § 17 j implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, artikel 8 og 8 a, stk. 5 og 6.

Det foreslås, at nyaffatte vejlovens § 17 j, stk. 1, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion), samt at myndigheden bl.a. skal tage hensyn til den begrundede konklusion, når der træffes afgørelse, allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om administrative tilladelse foruden Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapport og eventuelle supplerende oplysninger, skal træffes på grundlag af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion, samt at styrelsen skal sikre, at denne er tidssvarende. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Vejlovens § 17 j, stk. 1, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Vejdirektoratet skal dog i praksis sikre, at anlægsloven for et anlægslovsprojekt udarbejdes på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, og styrelsens begrundede konklusion

samt sikre, at disse er tidssvarende før vedtagelsen af anlægsloven.

Til nr. 33

Det følger af vejlovens § 17 j, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Vejdirektoratet samt begrundelsen herfor.

I vejlovens § 17 j, stk. 2, foreslås »Såfremt« ændret til »Hvis« for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 34

Det følger af vejlovens § 17 k, stk. 1, at hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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.

De miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, kan være vilkår, som nævnt i § 17 k, stk. 2, men kan f.eks. også være miljømæssige forudsætninger, som er til stede på tidspunktet for tilladelsen til at anlægge vejanlægsprojektet, f.eks. trafikprognoser. Hvis sådanne miljømæssige forudsætninger ændrer sig, vil det f.eks. kunne resultere i, at tilladelsen eller afværgeforanstaltninger skal tilpasses.

Baggrunden for at kræve begrundelse for en tilladelse, der kan give Vejdirektoratet fuldt ud medhold 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. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 34.

Vejlovens § 17 k implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 2 og 4.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 k, stk. 1, således, at efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til »til afgørelsen«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om at tillade et vejanlægsprojekt, jf. § 17 j, stk. 1, skal indeholde den begrundede konklusion samt 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 væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-

direktivets krav om, at den begrundede konklusion skal være indeholdt i en afgørelse om tilladelse til et projekt, allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion om et konkret vejanlægsprojekt skal være indeholdt i styrelsens afgørelse om tilladelse til projektet. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Vejlovens § 17 k, stk. 1, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Vejdirektoratet skal dog i praksis sikre, at styrelsens begrundede konklusion, 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 neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet og eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgår af anlægsloven. Oplysningerne vil som udgangspunkt følge af lovbemærkningerne til anlægsloven.

Til nr. 35

Det følger af vejlovens § 17 k, stk. 2, 2. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

I vejlovens § 17 k, stk. 2, 2. pkt., foreslås »såfremt« ændret til »hvis« for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 36

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. vejlovens § 1, nr. 6. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf, jf. vejlovens § 17 k, stk. 2.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningens gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Vejdirektoratet, og om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen, jf. vejlovens § 17 k, stk. 4.

Bemyndigelsen i vejlovens § 17 k, stk. 4, er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan beslutte, at eksisterende overvågningsordninger kan anvendes som vilkår, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 k, stk. 2, 3. pkt., at

hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.

Det foreslåede vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan stille vilkår om, at der ved Vejdirektoratets overvågning af et projekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal anvendes eksisterende overvågningsordninger. Der kan således 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. Det foreslåede følger i dag af § 3, stk. 2, i bekendtgørelsen nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter. Det er dog Transport- og Boligministeriets vurdering, at det i stedet bør følge direkte af vejloven, hvorfor bekendtgørelsen vil blive ændret i overensstemmelse hermed. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Vejlovens § 17 k, stk. 2, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved sådanne projekter kan der dog ligeledes anvendes eksisterende overvågningsordninger, hvor det er hensigtsmæssigt.

Til nr. 37

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. vejlovens § 1, nr. 6. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf, jf. vejlovens § 17 k, stk. 2.

Hvilke vilkår, der stilles, afhænger af det konkrete vejanlægsprojekt, herunder hvilke indvirkninger på miljøet projektet har. Vilkår kan f.eks. være støjvilkår, at der skal anvendes bestemte arbejdsmetoder eller –materiel, afværgeforanstaltninger, at anlægsarbejdet skal ske i bestemte tidsrum, f.eks. i eller uden for sommerferien eller uden for ynglesæsoner.

Hvis vejanlægsprojektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal desuden stilles vilkår om Vejdirektoratets overvågning af indvirkningerne på miljøet med henblik på bl.a. at fastslå, om de pågældende foranstaltninger virker som ønsket.

Vejdirektoratet skal således dokumentere, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også en eventuel nedrivningsfase.

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 (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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 overlappende 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.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågnings gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Vejdirektoratet, og om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen, jf. vejlovens § 17 k, stk. 4.

Der er fastlagt overordnede procedurer for overvågning i bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, der er udmøntet ved vejlovens § 17 k, stk. 4. De konkrete tiltag vil derimod følge af afgørelsen om tilladelse, da disse afhænger af det konkrete vejanlægsprojekt.

Det følger af bekendtgørelsens § 2, stk. 1, at hvis et statsligt vejprojekt har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, fastsætter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vilkår om overvågning heraf i tilladelsen til statslige vejprojekter i medfør af vejlovens § 17 k, stk. 2. Vilkår fastsættes konkret under hensyn til projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 2.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter i vilkårene de relevante mål og parametre, samt perioden for overvågningen, herunder om overvågningen skal foretages i intervaller. Vilkårene skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering, økonomi og dimensioner, samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Ifølge bekendtgørelsens § 4, stk. 1 og 2, varetager Vejdirektoratet overvågningen ved statslige vejprojekter og styrelsen skal indhente alle relevante oplysninger til brug for overvågningen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan pålægge Vejdirektoratet at foretage nødvendige dispositioner for at sikre, at overvågningen gennemføres, og kan beslutte, at overvågning skal udøves af andre end Vejdirektoratet, jf. § 4, stk. 3.

Vejdirektoratet skal, hvis der pålægges vilkår om overvågning, løbende indberette resultaterne af overvågningen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter de nærmere krav til hyppigheden og arten af indberetning i vilkår om overvågning, jf. bekendtgørelsens § 5.

Kræves der andre tilladelser til projektets anlæg, drift og eventuelle nedrivning kan vilkår om overvågning fastsættes i sådanne tilladelser, såfremt der er hjemmel i den lov, som tilladelsen eller tilladelserne udstedes i medfør af.

Vejlovens § 17 k implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 2 og 4.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 k, stk. 3, at vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

Det foreslåede vil indebære, at både vilkår, der kan stilles efter vejlovens § 17 k, stk. 2, 1. pkt., og vilkår om overvågning, der skal stilles, hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, jf. § 17 k, stk. 2, 2. pkt., skal være proportionale i forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af projektets indvirkninger på miljøet. Dette er bl.a. fastslået i lovbemærkningerne til den gældende vejlovs § 17 k, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, samt i bekendtgørelsens § 3, stk. 1, for så vidt angår vilkår om overvågning. Lovforslagets § 1, nr. 37, er dermed en præcisering af gældende ret, og der er således tale om videreførelse af gældende ret. Bekendtgørelsen forventes ændret i overensstemmelse hermed.

Vejlovens § 17 k, stk. 3, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved sådanne projekter skal vilkår dog i praksis ligeledes stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

Til nr. 38

Det følger af vejlovens § 17 l, stk. 1, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 17 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til 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 styrelsens meddelelse af tilladelse eller 3) projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved styrelsens meddelelse af tilladelse.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 l, stk. 1, således, at efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1« og »såfremt« ændres til »hvis«.

Forslaget er en præcisering af, at administrativ tilladelse træffes efter vejlovens § 17 j, stk. 1, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 39

Det følger af vejlovens § 17 m, stk. 1, hvilke oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, straks gøres tilgængelige for offent-

ligheden og de berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse. Det følger af § 17 m, stk. 1, nr. 1, at der bl.a. er tale om indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 m, stk. 1, nr. 1, således, at efter »hertil« indsættes », jf. § 17 k, stk. 1-5«.

Forslaget vil indebære, at § 17 m, stk. 1, nr. 1, henviser til de relevante bestemmelser i vejlovens § 17 k, stk. 1-5, vedrørende de indholdsmæssige krav til henholdsvis afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 9, stk. 1, litra a. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, der implementerer artikel 9, stk. 1, litra a, ikke indeholder krydshenvisningerne til direktivets artikel 8 a, stk. 1 og 2.

Til nr. 40

Det følger af vejlovens § 17 m, stk. 1, nr. 4, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) bl.a. skal gøre de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i, tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 m, stk. 1, nr. 4, således, at »§ 17 h, stk. 1, 2. pkt.« ændres til »§ 17 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til »stk. 5«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af vejlovens § 17 g, stk. 9, jf. lovforslagets § 1, nr. 24, og nyaffattelse af vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 41

Det følger af vejlovens § 17 m, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 m, stk. 2, således, at »stk. 3« ændres til »stk. 4«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 42

Det følger af vejlovens § 17 m, stk. 4, at i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet

underrette alle de stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Det foreslås, at ændre vejlovens § 17 m, stk. 4, således, at »stk. 3« ændres til »stk. 4«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 43

Det følger af vejlovens § 17 n, at ved udførelsen af opgaver i vejlovens kapitel 2 a er Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Dette betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke er underlagt transportministerens instruktionsbeføjelse ved styrelsens varetagelse af opgaver i forbindelse med gennemførelsen af en miljøkonsekvensvurdering for statslige vejanlægsprojekter samt meddelelse af administrativ tilladelse til gennemførelse af projekterne, dvs. hvor styrelsen varetager rollen som VVM-myndighed.

Formålet med forvaltningsrettens inhabilitetsregler er for det første at sikre, at afgørelser i den offentlige forvaltning træffes på grundlag af saglige hensyn, herunder at disse ikke påvirkes af uvedkommende hensyn, og for det andet at sikre, at offentligheden har tillid til, at de afgørelser, der træffes af den offentlige forvaltning, ikke påvirkes af uvedkommende hensyn. Speciel inhabilitet er reguleret i forvaltningslovens kapitel 2, og vedrører spørgsmålet om, under hvilke omstændigheder den, der virker inden for den offentlige forvaltning, skal undlade at medvirke ved den pågældende myndigheds behandling af en bestemt, allerede foreliggende sag. Forvaltningsloven regulerer alene speciel inhabilitet. Myndighedsinhabilitet er derimod reguleret ved ulovbestemte retsgrundsætninger, hvorefter en forvaltningsmyndighed ligeledes kan være inhabil ud fra samme betragtninger om speciel inhabilitet, som reguleret i forvaltningsloven.

Reglerne om speciel inhabilitet i forvaltningsloven finder alene anvendelse for afgørelsessager, jf. forvaltningslovens § 2, stk. 1, og for behandling af sager om indgåelse af kontraktforhold eller lignende privatretlige dispositioner, jf. § 2, stk. 2. Uden for dette anvendelsesområde falder bl.a. faktisk forvaltningsvirksomhed. Her gælder tilsvarende en uskreven retsgrundsætning om speciel inhabilitet. Den offentlige forvaltning skal således være upartisk, herunder objektiv, i både bl.a. afgørelsessager og ved varetagelse af faktisk forvaltningsvirksomhed.

Vejlovens § 17 n implementerer VVM-direktivets artikel 9 a, første afsnit. Det bemærkes, at direktivets artikel 9 a, andet afsnit, ikke er relevant for implementeringen af VVM-direktivet i vejloven, da den kompetente myndighed, Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen),

aldrig vil være bygherre for statslige vejanlægsprojekter, da enten Vejdirektoratet eller et statsligt selskab varetager denne funktion ved sådanne anlægsprojekter. Dette afsnit er derfor ikke implementeret i vejloven.

Det foreslås at indsætte som vejlovens § 17 n, 2. pkt., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i vejlovens kapitel 2 a på objektiv vis.

Den foreslåede ændring vil indebære en præcisering af, at VVM-myndigheden skal udføre opgaverne forbundet med miljøkonsekvensvurderingen af et konkret projekt på objektiv vis, f.eks. hvor styrelsen træffer screeningsafgørelse og meddeler administrativ tilladelse til et statsligt vejanlægsprojekt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret, da dette krav allerede følger af inhabilitetsreglerne, jf. ovenfor.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 9 a, første afsnit. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 9 a, første afsnit, ikke udtrykkeligt angiver, at den kompetente myndighed skal udføre sine opgaver på objektiv vis og ikke må befinde sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt.

Det er ikke hensigten, at kravet i den foreslåede § 17 n, 2. pkt., går videre end hvad i forvejen følger af den almindelige forvaltningsret om speciel inhabilitet, jf. ovenfor.

Til nr. 44

Vejdirektoratets opgaver i henhold til vejlovens kapitel 2 a kan delegeres til et dertil oprettet statsligt selskab for de projekter, der tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 26.

Transport- og Boligministeriet varetager de nødvendige myndighedsopgaver, så som gennemførelse af offentlig høring, hvis Vejdirektoratets opgaver er delegeret til et statsligt selskab, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 26.

Der er derimod ikke hjemmel til, at Vejdirektoratets opgaver i henhold til vejlovens kapitel 2 a kan delegeres til et statsligt selskab, for de projekter, der skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Det foreslås, at indsættes som vejlovens § 17 r, at transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter dette kapitel eller regler fastsat i medfør af dette kapitel, for et konkret projekt, jf. § 17 a.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan delegerede Vejdirektoratets opgaver i henhold til vejlovens kapitel 2 a, for et konkret projekt, til et statsligt selskab, uanset

om projektet skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. § 17 a, stk. 1 og 2, eller tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3.

Transportministerens mulighed for at delegerede Vejdirektoratets opgaver til et statsligt selskab for et konkret projekt, der skal tillades ved vedtagelsen af en anlægslov er videreførelse af gældende ret. Muligheden for at delegerede Vejdirektoratets opgaver til et statsligt selskab for et konkret projekt, der skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er en udvidelse af gældende ret. Transport- og Boligministeriet vurderer at forslaget er hensigtsmæssigt, da disse projekter ligeledes bør kunne varetages af statslige selskaber.

Det foreslåede vil derudover som udgangspunkt indebære, at transportministeren varetager de nødvendige myndighedsopgaver, hvis Vejdirektoratets opgaver i henhold til vejlovens kapitel 2 a, for et konkret projekt, der skal tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, er delegeret til et statsligt selskab.

De nødvendige myndighedsopgaver er bl.a. gennemførelse af offentlig høring efter den foreslåede § 17 h, stk. 6.

Til nr. 45

Det følger af vejlovens § 132, stk. 8, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 17 d og § 17 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

Det foreslås at ændre vejlovens § 132, stk. 8, således, at efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1,«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at søgsmål til prøvelse af en afgørelse om administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1, skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

Til nr. 46

Det følger af VVM-direktivets artikel 11, stk. 5, at med henblik på at gøre de øvrige bestemmelser i artikel 11 mere effektive, skal medlemsstaterne sikre, at praktiske oplysninger om adgang til klage- og domstolsprøvelse stilles til rådighed for offentligheden.

Afgørelser truffet efter kapitel 2 a kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. vejlovens § 132, stk. 6. Dermed vil der ikke være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en miljøkonsekvensvurdering for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Afgørelser truffet efter kapitel 2 a er bl.a. screeningsafgørelser, jf. vejlovens § 17 d, stk. 1, og administrative tilladelser, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1. Sådanne afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed, herunder f.eks. Transport- og Boligministeriets departement eller et klagenævn. Afgørelserne kan derimod efterprøves ved domstolene. En anlægslov, hvorved et statsligt vejanlægsprojekt tillades, kan tilsvarende ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Ved søgsmål om forhold omfattet af vejlovens kapitel 2 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelige høje for de berørte parter, jf. vejlovens § 132, stk. 7. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven, jf. bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 38. Bestemmelsen har ligeledes til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Derfor skal bestemmelsen forstås i overensstemmelse med Århuskonventionen, VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. dom af 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallokaropoulos, og dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien. Vejlovens § 132, stk. 7, omfatter både prøvelse af de administrative afgørelser, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer i henhold til vejlovens kapitel 2 a, jf. § 17 a, stk. 1 og 2, samt prøvelse af projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3.

Søgsmål til prøvelse af screeningsafgørelser, jf. vejlovens § 17 d, stk. 1, og administrative tilladelser, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort, jf. vejlovens § 132, stk. 8. 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 offentliggøres i overensstemmelse med vejlovens § 17 d, stk. 6, og § 17 m, stk. 1. Vejlovens § 132, stk. 8, finder alene anvendelse for de afgørelser, der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, og således ikke for anlægslovsprojekter, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3.

Det foreslås, at indsætte som vejlovens § 132, stk. 9, at transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 6-8, stilles til rådighed for offentligheden.

Det er hensigten, at den foreslåede bemyndigelse skal udmøntes ved en bekendtgørelse, hvori det fastsættes, hvordan de praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse stilles til rådighed for offentligheden. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at de praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse f.eks. kan stilles til rådighed for offentligheden på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. At det kan fastsættes i en bekendtgørelse, fremfor i vejloven, hvordan oplysningerne skal stilles til rådighed for offentligheden, vil indebære, at dette kan ændres løbende i overensstemmelse med den teknologiske udvikling og offentlighedens ønsker hertil. En ændring af hvordan oplysningerne stilles til rådighed, vil således ikke kræve en ændring af vejloven fremadrettet.

Ved praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse forstås bl.a. hvordan en sag indbringes for domstolene samt en kort beskrivelse af Århuskonventionens krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Det vil ligeledes være hensigtsmæssigt at oplyse, hvad det indebærer, at afgørelser truffet efter vejlovens kapitel 2 a ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. vejlovens § 132, stk. 6, jf. ovenfor.

Til nr. 47

Det følger af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 6, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i strid med § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 j.

Det foreslås at ændre vejlovens § 135, stk. 1, nr. 6, således, at efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der bl.a. i strid med vejlovens § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1.

Til nr. 48

Det følger af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 7, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i strid med §§ 17 d eller 17 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) har meddelt tilladelse.

Det foreslås at ændre vejlovens § 135, stk. 1, nr. 7, således, at »§§ 17 d eller 17 j« ændres til »§ 17 d eller § 17 j, stk. 1,«, og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der bl.a. i strid med vejlovens § 17 j, stk. 1, påbegynder et ansøgt projekt før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt administrativ tilladelse.

Til nr. 49

Det følger af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 8, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter § 17 j.

Det foreslås at ændre vejlovens § 135, stk. 1, nr. 8, således, at efter »§ 17 j« indsættes », stk. 1,«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1.

Til § 2

Til nr. 1 og 2

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 1, at der i kapitel 6 a forstås ved »offentligheden«, en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt og en eller flere foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Begrebet »offentligheden« omfatter således bl.a. de fysiske og juridiske personer, som har bopæl i tæt tilknytning til det planlagte projekt eller som i øvrigt har ejendom i tilknytning til projektet. Dette omfatter også lokale eller landsdækkende miljøorganisationer som f.eks. Danmarks Naturfredningsforening.

Jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 1, implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d og e.

Det foreslås, at nyaffatte jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 1, således, at ved begrebet »offentligheden« forstås, en eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 2, foreslås ændret således, at ved begrebet »den berørte offentlighed« forstås, den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

For så vidt angår lovforslagets § 2, nr. 1, vedrørende jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 1, er der tale om implementering af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, vedrørende begrebet »offentligheden«. Den foreslåede nyaffattelse sikrer, at implementeringen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d, tilrettes i overensstemmelse med direktivets ordlyd samt Kommissionens kritik i åbningskrivelsen.

For så vidt angår lovforslaget § 2, nr. 2, vedrørende jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 2, er der tale om implementering af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra e, vedrørende begrebet »den berørte offentlighed«. Den foreslåede ændring svarer til den gældende § 3, stk. 2, nr. 1. Der er dog foretaget enkelte sproglige præciseringer i den foreslåede ændring. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 4, at der i kapitel 6 a forstås ved »administrativ tilladelse«, Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse efter § 38 j, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 eller 2.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, således, at »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og efter »§ 38 j« indsættes », stk. 1«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt omfattet af jernbanelovens § 38 a, stk. 1 eller 2. Ligeledes foreslås »Trafik- og Byggestyrelsens« ændret til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, da dette er den korrekte betegnelse for styrelsen.

Til nr. 4

Jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 4 og 5, samt §§ 38 g, 38 h, 38 i, 38 j og 38 k implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, som indeholder en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering«.

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 4 og 5, at ved »administrativ tilladelse« forstås Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse efter § 38 j, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 eller 2, og ved »tilladelse ved anlægslov« forstås Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 3.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 1, er implementeret i jernbanelovens § 38 g, stk. 1, hvoraf bl.a. følger, at Banedanmark skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 2, er implementeret i jernbanelovens § 38 h, stk. 2-4, og § 38 i. Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten skal 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. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger, jf. § 38 h, stk. 3. Hvor høring efter stk. 2 og 3 er afsluttet, er der mulighed for at gennemføre en supplerende høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport, hvis der er behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, jf. § 38 h, stk. 4. Hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed for offentligheden ved høring efter stk. 2 og 3 følger af § 38 h, stk. 6. Bestemmelserne om høring af andre stater

ved projekter med mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet følger af jernbanelovens § 38 i.

Kravet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 3, er implementeret i jernbanelovens § 38 h, stk. 1, hvoraf følger, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter omfattet af § 38 a, stk. 1, og 2, opfylder kravene i § 38 g samt sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan, hvis det er nødvendigt, indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af § 38 g, stk. 2, og jernbanelovens bilag 4.

Kravene i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, nr. 4 og 5, er implementeret i jernbanelovens § 38 j og § 38 k, stk. 1. Efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, træffer Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) bl.a. afgørelse om, hvorvidt et ansøgt projekt omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget. Hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, 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, jf. jernbanelovens § 38 k, stk. 1.

I jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, foreslås indsat en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« svarende til definitionen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g. Det foreslås, at ved »miljøkonsekvensvurdering« forstås, en proces, der består af følgende elementer (litra a-e).

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra a, at miljøkonsekvensvurderingen for det første består af Banedanmarks udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra b, at miljøkonsekvensvurderingen for det andet består af gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til jernbanelovens § 38 h og § 38 i.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra c, at miljøkonsekvensvurderingen for det tredje består af undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 9, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d, at miljøkonsekvensvurderingen for det fjerde består af den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra e, at miljøkonsekvensvurderingen for det femte består af indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 38 j.

Den foreslåede indsættelse af en definition af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« i en særskilt bestemmelse sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g.

Af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d og e, fremgår, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse samt indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion), allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændig vurdering af et projekts indvirkning på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger herom.

Jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Til nr. 5

Det følger af jernbanelovens § 38 a, stk. 1, at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

Banedanmarks jernbaneanlægsprojekter og dertil knyttede projekter, der fremgår af jernbanelovens bilag 1, forudsætter således, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, hvilket skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), førend Banedanmark kan gennemføre projektet.

Bestemmelsen i jernbanelovens § 38 a, stk. 1, er således med til at sikre VVM-direktivets overordnede formål, såle-

des at de omfattede projekter ikke kan igangsættes uden tilladelse, eller uden de miljømæssige indvirkninger er blevet undersøgt.

Jernbanelovens § 38 a implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 a, stk. 1, således, at »Ved« udgår, efter »bilag 1,« indsættes »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til »kræver«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at statslige jernbaneanlægsprojekter omfattet af jernbanelovens bilag 1, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal miljøkonsekvensvurderes samt tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før projekterne kan påbegyndes. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 6

Det følger af jernbanelovens § 38 a, stk. 2, at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

For projekter omfattet af jernbanelovens bilag 2, kræves der således administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, hvis styrelsen på grundlag af Banedanmarks ansøgning, jf. jernbanelovens § 38 b, har truffet screeningsafgørelse herom, jf. jernbanelovens § 38 d, stk. 1. For sådanne bilag 2-projekter forudsættes, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), førend Banedanmark kan gennemføre projektet.

Bestemmelsen i jernbanelovens § 38 a, stk. 2, er således med til at sikre VVM-direktivets overordnede formål, således at de omfattede projekter ikke kan igangsættes uden tilladelse, eller uden de miljømæssige indvirkninger er blevet undersøgt.

Jernbanelovens § 38 a implementerer VVM-direktivets arti-

kel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 a, stk. 2, således, at »Ved« udgår, efter »bilag 2,« indsættes »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til »kræver«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at statslige jernbaneanlægsprojekter omfattet af jernbanelovens bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, skal miljøkonsekvensvurderes samt tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før projekterne kan påbegyndes, hvis styrelsen har truffet screeningsafgørelse herom, jf. jernbanelovens § 38 d, stk. 1. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 7

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 7, at overalt i kapitel 6 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, da dette er de korrekte betegnelser for styrelsen.

Til nr. 8

Det følger af jernbanelovens § 38 a, stk. 3, at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Dette kapitels bestemmelser om offentlig høring, jf. § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal således ikke meddele administrativ tilladelse til et projekt omfattet af bilag 1 og 2 i de tilfælde, hvor der godkendes en miljøkonsekvensvurdering ved vedtagelse af en anlægslov. I stedet udgør vedtagelsen af anlægsloven miljøkonsekvensvurderingstilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Jernbanelovens § 38 a, stk. 3, implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, 1. pkt., hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, kan fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring (bortset fra internationale høringer), forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsprocessen. Det bemærkes i den forbindelse, at

det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 24, at i de tilfælde, hvor projekter vedtages ved en særlig national lov, bør medlemsstaterne sikre, at VVM-direktivets mål med henblik på offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen.

Jernbanelovens § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 2. pkt. Denne undtagelse gælder alene for høring af offentligheden, og berørte myndigheder vil således skulle høres ved jernbaneanlægslovsprojekter. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark således miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 3, 1. pkt.

Selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af jernbanelovens bestemmelser om høring af offentligheden, gennemfører Banedanmark høringer af offentligheden over projekterne, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gennemfører for de projekter, hvor styrelsen meddeler administrativ tilladelse. Der gennemføres således både høring af offentligheden over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven. Høring over forslaget til anlægsloven vil dog normalt kun vedrøre en specifik placering af projektet, ved jernbaneanlægsprojekter typisk specifik linjeføring, hvorimod miljøkonsekvensrapporten almindeligvis ligeledes vil indeholde alternativer hertil.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 a, stk. 3, således, at Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 38 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.

Forslaget vil for det første indebære en sproglig præcisering af hvilke jernbaneanlægsprojekter, der er omfattet af bestemmelsen. Det er således jernbaneanlægsprojekter omfattet af bilag 1 eller 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, der kan opnå tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, i stedet for ved en administrativ tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette er tilfældet, da der i det foreslåede henvises til jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2.

Forslaget vil ligeledes indebære en præcisering af, at det er en forudsætning at formålet med jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes for, at et anlægslovsprojekt kan fritages fra høring af offentligheden, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 6. Dette vil indebære, at det skal sikres, at målene med VVM-direktivet opfyldes, hvis et anlægslovsprojekt

fritages fra kravet om høring af offentligheden i § 38 h, stk. 6. Målene med VVM-direktivet følger af direktivets artikel 2, stk. 1, hvorefter, at det er en udtrykkelig forudsætning, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Den nationale lovgivningsprocedure skal således opfylde målene med jernbanelovens kapitel 6 a, jf. jernbanelovens § 1, stk. 3, herunder VVM-direktivet. Baggrunden for fritagelsen for høring af offentligheden er, at målene med hensyn til offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen, jf. bl.a. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 24.

Muligheden for fritagelse vedrører alene høring af offentligheden i jernbanelovens § 38 h, stk. 6. Bestemmelsens indhold om høring af berørte myndigheder og bestemmelserne om, at bestemte oplysninger, skal stilles til rådighed for bl.a. offentligheden og berørte myndigheder samt høring af andre stater ved projekter med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet, finder fortsat anvendelse, jf. også Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 18.

Selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i jernbanelovens § 38 h, stk. 6, er det hensigten, at Banedanmark – ligesom i dag – vil gennemføre høringer af offentligheden over anlægslovsprojekter, som svarer til de høringer, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Der vil således fortsat blive gennemført to høringer af offentligheden ved anlægslovsprojekter, dvs. en høring over selve miljøkonsekvensrapporten (mindst 8 uger) og efterfølgende en høring over forslaget til anlægsloven, hvor dele af miljøkonsekvensrapporten er indarbejdet (typisk 4 uger).

De foreslåede ændringer vil således indebære en sproglig præcisering af, at statslige jernbaneanlægsprojekter omfattet af jernbanelovens bilag 1 eller 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kan tillades ved vedtagelse af en anlægslov herfor, hvilket træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative tilladelse, samt at sådanne projekter kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i jernbanelovens § 38 h, stk. 6, forudsat at formålet, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.

Selvom jernbanelovens § 38 a, stk. 3, ændres fra at undtage anlægslovsprojekter fra kravet om høring af offentligheden til en valgfri mulighed for Banedanmark til at fritage anlægslovsprojekter fra kravet om høring af offentligheden, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at størstedelen af projekterne vil blive fritaget fra kravet. Det er dog fortsat hensigten, at Banedanmark hører offentligheden i forbindelse med anlægslovsprojekter, jf. ovenfor. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 2, stk. 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Jernbaneloven indeholder ikke i dag hjemmel til, at Bandedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 1 og 2 i undtagelsestilfælde kan fritages fra bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a med undtagelse af jernbanelovens § 38 i om internationale høringer.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 a, stk. 4, at et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, i undtagelsestilfælde helt eller delvist kan fritages fra bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med kapitel 6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter jernbanelovens § 38 i.

Det foreslås desuden indsat i jernbanelovens § 38 a, stk. 5, at transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 2, nr. 9, er en implementering af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4. I åbningsskrivelsen har Kommissionen anført, at hvis fritagelsesmuligheden ønskes anvendt, skal denne være implementeret i national lovgivning. Da det ikke kan udelukkes, at det på et tidspunkt vil være nødvendigt at anvende fritagelsesmuligheden for et statsligt jernbaneanlægsprojekt, foreslås direktivets artikel 2, stk. 4, implementeret i jernbaneloven.

Den foreslåede fritagelsesmulighed vil alene kunne anvendes i »undtagelsestilfælde«, hvilket ikke er nærmere defineret i VVM-direktivet. EU-Domstolen har kompetence til at fastlægge udstrækningen af begrebet, hvilket bl.a. er sket i EU-Domstolens dom af 29. juli 2019 i sag C-411/17, *Inter-Environnement Wallonie og Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen*, hvor det fastslås, at behovet for at sikre forsynings-sikkerheden for elektricitet kan betragtes som et »undtagelsestilfælde«. Ifølge Domstolen følger det af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, at medlemsstaterne skal dokumentere, at risikoen for denne forsynings-sikkerhed er »rimeligt sandsynlig«, og at det påtænkte projekt er tilstrækkeligt hastende til, at det kan begrundes, at miljøkonsekvensvurderingen efter direktivet ikke skal gennemføres.

Af Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 16, følger, at fritagelsen i VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, i perioden 2014-2017 blev anvendt i tre tilfælde. Fritagelsen blev i perioden anvendt ved et projekt, der skulle sikre en gasforsyning, et projekt, der skulle imødekomme en strategisk interesse i vedvarende energi og et projekt, der skulle indfri de offentlige myndigheders

politiske tilsagn på højt niveau med henblik på at skabe tillid mellem lokalsamfund i forbindelse med bredere forsyningsforhandlinger. Ved alle tilfældene indebar projektets nødvendighed og hastende karakter, at det ville være i strid med offentlighedens interesser ikke at fortsætte projekterne samt en trussel mod den politiske, administrative eller økonomiske stabilitet og sikkerhed.

En fritagelse efter den foreslåede bestemmelse vil ikke være berettiget alene med den begrundelse, at der er tale om et undtagelsestilfælde. Fritagelsen vil således ikke kunne anvendes, hvis de faktorer, der gør det til et undtagelsestilfælde, ikke er til hinder for den fulde overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a. Fritagelsen skal derimod være forbundet med den manglende mulighed for at opfylde alle kravene i jernbanelovens kapitel 6 a uden at kompromittere projektets formål.

Omstændighederne ved et undtagelsestilfælde skal være af en sådan karakter, at det er umuligt eller uigennemførligt at overholde alle kravene til en miljøkonsekvensvurdering i medfør af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a, dvs. f.eks. udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, gennemførelse af høringer m.v., hensyntagen til resultaterne af miljøkonsekvensvurderingen, offentliggørelse af oplysninger om afgørelsen, der træffes efter vurdering og sikring af adgang til domstolsprøvelse. Dertil skal det være kontraproduktivt med hensyn til projektets formål, f.eks. hvis et projekt skal godkendes og gennemføres så hurtigt, at der ikke er tid til at udarbejde alle de miljøoplysninger, der kræves i henhold til jernbanelovens § 38 g, eller til at gennemføre en offentlig høring, jf. § 38 h, inden der træffes afgørelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, om at tillade projektet.

Efter den foreslåede bestemmelse vil et statsligt jernbaneanlægsprojekt ikke kunne fritages fra jernbanelovens § 38 i om internationale høringer, selvom der er tale om et undtagelsestilfælde.

Efter den foreslåede bestemmelse vil det ligeledes være en betingelse for anvendelse af fritagelsesmuligheden, at formålet med jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § jernbanelovens § 1, stk. 3, opfyldes. Dette vil indebære, at det skal sikres, at målene med VVM-direktivet opfyldes, jf. Kommissionens vejledning om artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 4 og 5, side 17. Målene med VVM-direktivet følger af direktivets artikel 2, stk. 1, hvorefter at det er en udtrykkelig forudsætning, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.

Hvor fritagelsesmuligheden anvendes, sikres opfyldelse af formålet i jernbanelovens § 1, stk. 3, og målene med VVM-direktivet ved orienteringen af offentligheden og Kommissionen, jf. nedenfor.

I VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, litra a-c, er oplistet en række betingelser der skal opfyldes, hvis fritagelsesmulighe-

den skal anvendes for et konkret projekt. Betingelserne samt processen for anvendelse af fritagelsesmuligheden vil blive udmøntet i en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse i jernbanelovens § 38 a, stk. 5.

EU-Domstolen har i dom af 29. juli 2019 i sag C-411/17, Inter-Environnement Wallonie og Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, fastslået, at betingelserne ikke er rene formalia, men at de er forpligtelser med henblik på så vidt muligt at sikre overholdelse af de mål, der søges virkeliggjort ved VVM-direktivet.

Ifølge den første betingelse skal det undersøges, om der bør foretages en anden form for vurdering.

Dette indebærer, at det skal undersøges, om der bør foretages en anden form for vurdering end den miljøkonsekvensvurdering, som undtagelsesvist ikke kan gennemføres eller kun delvist kan gennemføres efter bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a. Når Banedanmark overvejer om en anden form for vurdering er hensigtsmæssig, skal der tages hensyn til målene med VVM-direktivet, som er implementeret i jernbanelovens § 1, stk. 3. Anvendelsen berører ikke de forpligtelser, som følger af andre vurderinger i henhold til andre direktiver, f.eks. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og 4, og vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Vurderingerne kan antage mange forskellige former. Hvis et projekt f.eks. består af flere faser, kan det være hensigtsmæssigt at foretage en delvis miljøkonsekvensvurdering, der kun omfatter nogle af faserne. Hvis projektets hastende karakter, f.eks. hindrer opfyldelse af kravene om miljøkonsekvensvurdering i projektets første fase, kan det være muligt i de efterfølgende faser at opfylde kravene til miljøkonsekvensvurderingen. Det vil være en forholdsmæssig reaktion på det pågældende undtagelsestilfælde, idet det vil sikre, at kravene i jernbanelovens kapitel 6 a opfyldes i videst muligt omfang.

En delvis miljøkonsekvensvurdering kan være hensigtsmæssig, hvis f.eks. ikke alle elementer i jernbanelovens bilag 4 kan medtages i miljøkonsekvensrapporten som følge af de særlige omstændigheder. En sådan situation kan opstå, hvis kun nogle af de data, der er nødvendige for at identificere og vurdere projektets forventede virkninger på miljøet kan fremlægges ved begyndelsen (f.eks. hvis undersøgelser til kortlægning af den mulige forekomst af beskyttede arter skal løbe over en periode på mindst ét år, men anlægsarbejdet skal indledes inden for en kortere periode på grund af projektets dokumenterede hastende karakter). Et andet eksempel kan være en situation, hvor der er opstået akut og uventet behov for at bortskaffe farligt affald, og det bedst egnede deponeringsanlæg hurtigt skal udpeges blandt et stort antal potentielle anlæg, men der ikke er tilstrækkelig tid til at foretage en udførlig vurdering af hvert anlæg. Mens miljøkonsekvensvurderingen skal foretages i videst muligt omfang, kan en vurdering af de mest presserende miljøforhold (f.eks. virkningerne på grundvandet) være hensigtsmæssig i et sådant tilfælde.

Ifølge den anden betingelse skal oplysninger, der er fremkommet i henhold til andre former for vurderinger, jf. betingelse nr. 1, oplysninger vedrørende afgørelsen om at anvende fritagelsesmuligheden samt begrundelsen herfor, stilles til rådighed for offentligheden.

Kommissionen anbefaler, at alle miljøoplysninger, der er indhentet ved brug af andre former for vurdering, stilles til rådighed for offentligheden på samme måde som beskrevet i VVM-direktivets artikel 6, stk. 3.

Det er hensigten, at der fastsættes nærmere bestemmelser om, hvordan oplysningerne stilles til rådighed for offentligheden ved anvendelse af fritagelsesmuligheden i den foreslåede § 38 a, stk. 4, i en bekendtgørelse.

Ifølge den tredje betingelse skal Kommissionen forud for anvendelse af fritagelsesmuligheden underrettes om begrundelsen for anvendelsen af fritagelsen samt have stillet oplysningerne nævnt i betingelse nr. 2 til rådighed.

Kommissionen skal underrettes, før det pågældende projekt tillades. Underretningen skal indeholde en angivelse af, hvilken type projekt der fritages, en begrundelse for hvorfor der er tale om et undtagelsestilfælde samt en begrundelse for, hvorfor miljøkonsekvensvurderingskravene i jernbaneloven ikke kan opfyldes.

Fritagelsesmuligheden vil både finde anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

Det følger af jernbanelovens § 38 b, stk. 2, at Banedanmark før etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter skal indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), såfremt projektet er opført på bilag 2.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 b, stk. 2, således, at efter »projekter« indsættes », jf. § 38 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes »jf. dog stk. 3«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 b, jf. lovforslagets § 2, nr. 11, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 11

Det følger af jernbanelovens § 38 b, stk. 2, at Banedanmark før etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter skal indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Bygge-

styrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), såfremt projektet er opført på bilag 2.

Banedanmark skal således indgive ansøgning om screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), hvis jernbaneanlægsprojektet er omfattet af jernbanelovens bilag 2. De indholdsmæssige krav til ansøgningen følger af jernbanelovens § 38 c.

Efterfølgende træffer Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) screeningsafgørelse om, hvorvidt projektet opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 og 3, jf. jernbanelovens § 38 d, stk. 1.

Det foreslås at indsætte som jernbanelovens § 38 b, stk. 3, at ønsker Banedanmark, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 38 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det foreslåede vil indebære, at Banedanmark skriftligt kan meddele Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at et projekt omfattet af jernbanelovens bilag 2 skal miljøkonsekvensvurderes uden at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe screeningsafgørelse herom. I tilfælde hvor Banedanmark meddeler dette, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen således ikke træffe afgørelse om, hvorvidt projektet, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 eller 3. Her vil projektet i stedet automatisk være anset som et projekt, som er omfattet af krav om administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2, eller tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3.

Til nr. 12

Det følger af jernbanelovens § 38 c, stk. 1, at Banedanmarks ansøgning efter § 38 b, for et projekt, der er opført på lovens bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. lovens bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

Jernbanelovens § 38 c, stk. 1, fastlægger, hvilke oplysninger, som Banedanmarks ansøgning om screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter jernbanelovens § 38 b, stk. 2, skal indeholde. Bestemmelsen henviser til jernbanelovens bilag 2 a, som er en liste over de mindsteoplysninger, som skal indgå i Banedanmarks ansøgning om screeningsafgørelse. Der er herved tale om de oplysninger, som er tilstrækkelige til, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan træffe screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1.

Jernbanelovens § 38 c, stk. 1, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligsty-

relsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Jernbanelovens § 38 c implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, samt direktivets bilag II. A.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 c, stk. 1, således, at efter »§ 38 b« indsættes », stk. 2,« og »potentielle indvirkning« ændres til »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at Banedanmarks ansøgning efter § 38 b, stk. 2, for et projekt, der er opført på lovens bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. lovens bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

Transport- og Boligministeriet vurderer ikke, at lovforslagets § 2, nr. 12, ændrer kravene til, hvilke oplysninger Banedanmark skal fremlægge ved ansøgning om screeningsafgørelse. Den foreslåede ændring vil derfor alene indebære en sproglig præcisering af, at Banedanmarks ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 38 b, stk. 2, bl.a. skal indeholde oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. lovens bilag 2 a. De mindsteoplysninger, som skal indgå i Banedanmarks ansøgning om screeningsafgørelse følger fortsat af lovens bilag 2 a. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 4. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 4, stk. 4, ikke angiver, at bygherren skal fremlægge oplysninger om projektets karakteristika.

Til nr. 13

Det følger af jernbanelovens § 38 c, stk. 2, at ved ansøgning efter jernbanelovens § 38 c, stk. 1, kan Banedanmark 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.

Jernbanelovens § 38 c, 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.

Banedanmark har ikke pligt til at fremlægge oplysningerne, da det alene er en mulighed for styrelsen til at supplere ansøgningen. Der er således ikke tale om foranstaltninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille som vilkår for en afgørelse om, at projektet ikke er miljøkonsekvensvurderingspligtigt.

Banedanmark kan i medfør af bestemmelsen vælge at fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Ligeledes kan Banedanmark vælge at fremlægge en beskrivelse af både særkender ved projektet og en beskrivelse af foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, kan selskabet fremlægge oplysningerne i stedet for Banedanmark.

Jernbanelovens § 38 c, stk. 1, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Jernbanelovens § 38 c implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, samt direktivets bilag II. A.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 c, stk. 2, således, at »projektet eller« ændres til »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Banedanmarks ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 38 b, stk. 2, bl.a. kan indeholde både en beskrivelse af særkender ved projektet og en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, da der heraf følger, at bygherren kan fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Til nr. 14

Det følger af jernbanelovens § 38 d, stk. 1, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 eller 3.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer i medfør af bestemmelsen screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt jernbaneanlægsprojekt er omfattet af krav om administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2, jf. § 38 j, stk. 1, eller af krav om tilladelse ved vedtagelse af anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 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 (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tage hensyn til kriterierne i jernbanelovens bilag 3, jf. § 38 d, stk.

1, 2. pkt., og resultaterne af høring af berørte myndigheder, jf. § 38 d, stk. 3.

Screeningsproceduren skal gennemføres effektivt og gennemskueligt for Banedanmark og offentligheden, jf. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 29, 1. og 2. pkt.

Ved Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) vurdering af, hvorvidt et projekt er miljøkonsekvensvurderingspligtigt skal styrelsen inddrage kriterierne i jernbanelovens bilag 3.

Jernbanelovens § 38 d implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, 3 og 5 samt direktivets bilag III.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 d, stk. 1, 1. pkt., således, at efter »bilag 2,« indsættes »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,« og efter »§ 38 a, stk. 2 eller 3« indsættes », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 38 c«.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt jernbaneanlægsprojekt er omfattet af krav om administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2, jf. § 38 j, stk. 1, eller af krav om tilladelse ved vedtagelse af anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, idet det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensioner eller placering. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, sammenholdt med artikel 2, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 2, stk. 1, ikke henviser til projekternes art, dimensioner eller placering.

Til nr. 15

Det følger af jernbanelovens § 38 d, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes screeningsafgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Det følger af jernbanelovens § 38 d, stk. 4, at transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

Det foreslås ved lovforslagets § 2, nr. 15, at ophæve jernbanelovens § 38 d, stk. 3 og 4.

Det foreslåede har baggrund i forslaget om at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 16

Det følger af jernbanelovens § 38 e, stk. 1, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal træffe screeningsafgørelse efter § 38 d, stk. 1, hurtigst muligt og senest 90 dage fra den dag, hvor Banedanmark har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter § 38 c, stk. 1, jf. dog stk. 2.

I særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) forlænge fristen til at træffe screeningsafgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) underretter skriftligt Banedanmark om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse, jf. jernbanelovens § 38 e, stk. 2.

Kun i særlige konkrete tilfælde kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) overskride tidsfristen på 90 dage. Særlige tilfælde kan f.eks. være, at projektet anlægges nær et Natura 2000-område eller har grænseoverskridende påvirkning af miljøet i en anden stat.

Jernbanelovens § 38 e implementerer VVM-direktivets artikel 4, stk. 6.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 e, stk. 2, 1. pkt., således, at »herunder på grund af særlige forhold ved« ændres til »f.eks. med hensyn til«.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af, at særlige tilfælde f.eks. kan opstå med hensyn til projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, hvilket vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 4, stk. 6. Opregningen i bestemmelsen er ikke udtømmende og særlige tilfælde kan således opstå med hensyn til andre faktorer end de i bestemmelsen nævnte. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 17

Det følger af jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 1. pkt., at Banedanmark forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g, kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være (scopingudtalelse). Udtalelsen skal navnlig tage hensyn til Banedanmarks oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet, jf. jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 2. pkt. Udtalelsen skal endvidere tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2, jf. jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 3. pkt.

Scopingfasen indledes således ved Banedanmarks anmodning herom. Muligheden for at anmode om en scopingudtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gælder for de projekter, der er omfattet af

jernbanelovens § 38 a, dvs. både statslige jernbaneanlægsprojekter, der skal administrativt tillades af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor vedtagelsen af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, kan selskabet anmode Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om udtalelsen.

Scopingudtalelsen vedrører afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold, og er en hjælp til Banedanmark med henblik på, at indholdet i rapporten relaterer sig til de emner, som vedrører projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) scopingudtalelse ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

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

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 2. pkt. således, at »navnlig« udgår, og efter »Banedanmarks« indsættes »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af bestemmelsens indhold om, at scopingudtalelsen skal tage hensyn til Banedanmarks fremlagte oplysninger, herunder navnlig oplysninger om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet. Der således tale om videreførelse af gældende ret. Ændringen vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 2.

Til nr. 18

Det følger af jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 3. pkt., at scopingudtalelsen endvidere skal tage behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget efter stk. 2.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 f, stk. 1, 3. pkt., således, at »stk. 2« ændres til »§ 38 h, stk. 4«.

Det foreslåede har baggrund i den foreslåede ophævelse af jernbanelovens § 38 f, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 2, nr. 19, og foreslåede nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 19

Det følger af jernbanelovens § 38 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver scopingudtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Bo-

ligstyrelsen) kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Det følger af jernbanelovens § 38 f, stk. 3, at transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

Det foreslås ved lovforslagets § 2, nr. 19, at ophæve jernbanelovens § 38 f, stk. 2 og 3.

Det foreslåede har baggrund i forslaget om at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 20

Det følger af jernbanelovens § 38 g, stk. 1, 1. pkt., at Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a. Kravene til indholdet af miljøkonsekvensrapporten er fastsat ved jernbanelovens § 38 g, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2-7.

I jernbanelovens § 38 g, stk. 2, nr. 1-6, er fastsat, hvad miljøkonsekvensrapporten mindst skal omfatte. I bestemmelsen fastsættes minimumskrav til miljøkonsekvensrapportens indhold i overensstemmelse med de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1. Der er tale om minimumskrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten, hvilket understreges af § 38 g, stk. 2, nr. 6, hvorefter oplysningerne i jernbanelovens bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Det fremgår af jernbanelovens § 38 g, stk. 2, nr. 3, at miljøkonsekvensrapporten bl.a. mindst skal omfatte 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. I praksis kan miljøkonsekvensrapporten indeholde både en beskrivelse af projektets særkender samt en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet.

Jernbanelovens § 38 g implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1 og 3, litra b, og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 g, stk. 2, nr. 3, således, at »særkender eller« ændres til »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

Ændringen er en sproglig præcisering, som vil sikre, at der ikke er tvivl om at miljøkonsekvensrapporten bl.a. mindst skal omfatte en beskrivelse af projektets særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Formuleringen af den nuværende bestemmelse, hvori står

»eller« er uhensigtsmæssig, da den giver indtryk af, at miljøkonsekvensrapporten alene skal indeholde enten en beskrivelse af projektets særkender eller en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet. Det bemærkes i den forbindelse, at i VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, litra c, som bestemmelsen implementerer, står angivet »og/eller«.

Til nr. 21

De indholdsmæssige krav til miljøkonsekvensrapporten, som Banedanmark skal udfærdige, følger af jernbanelovens § 38 g.

Jernbanelovens § 38 g implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1 og 3, litra b, og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

Jernbanelovens § 38 g finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Af direktivets artikel 5, stk. 1, 2. afsnit, 1. pkt., følger bl.a., at miljøkonsekvensrapporten skal 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.

I åbningsskrivelsen påpeger Kommissionen, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, hvori direktivets artikel 5, stk. 1, er implementeret, ikke nævner indholdet af artikel 5, 2. afsnit, 1. pkt., jf. ovenfor, hvilket Kommissionen ikke finder, at være i overensstemmelse med direktivet.

På baggrund heraf foreslås indsat som § 38 g, stk. 4, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion) allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet. Og ved de projekter, der vedtages ved anlægslov, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Banedanmark kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet. Der er herved foretaget en sammenkædning med begrebet »begrundede konklusion«, som

ved lovforslagets § 2, nr. 4, foreslås indarbejdet i jernbaneloven. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Det følger af jernbanelovens § 38 g, stk. 6, at virkningerne, der er nævnt i stk. 5, skal omfatte de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 g, stk. 6, der bliver stk. 7, således, at »stk. 5« ændres til »stk. 6«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 i jernbanelovens § 38 g, jf. lovforslagets § 2, nr. 21.

Til nr. 23

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 1, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i jernbanelovens § 38 g.

Gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten skal ske, når Banedanmark har sendt rapporten til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og inden denne sendes i høring, jf. § 38 h, stk. 2.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af § 38 g, stk. 2, og bilag 4, jf. § 38 h, stk. 1, 2. pkt.

Selvom Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) har afgivet en scopingudtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) indhente supplerende oplysninger fra Banedanmark eller foranstalte egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på opfyldelse af relevante krav i jernbanelovens bilag 4 samt med henblik på at træffe afgørelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) meddeler administrativ tilladelse.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 h, stk. 1, 3. pkt.

Jernbanelovens § 38 h implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 3, litra b og c, samt artikel 6, stk. 1, 2, 3, 4, 6 og 7.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 g, stk. 9, at Trafik-,

Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i stk. 1-8. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af stk. 2 og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gennemgang af om miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i jernbanelovens § 38 g, stk. 1-8, skal ske, når Banedanmark har sendt rapporten til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og inden denne sendes i høring i medfør af den foreslåede § 38 h, stk. 5, jf. den foreslåede § 38 g, stk. 9, 1. pkt.

For at sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 3, litra c, fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 g, stk. 9, 2. pkt., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til styrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt indhente evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion) allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark, med henblik på at nå frem til styrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal desuden sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten, jf. den foreslåede § 38 g, stk. 9, 3. pkt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Jernbanelovens § 38 g, stk. 9, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Banedanmark skal dog i praksis sikre, at miljøkonsekvensrapporten for et anlægslovsprojekt opfylder kravene hertil i jernbanelovens § 38 g, stk. 1-8, samt sikre, at styrelsen kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge rapporten.

Til nr. 24

Det foreslås at indsætte »Høringer m.v.« som overskrift efter jernbanelovens § 38 g, da jernbanelovens § 38 h foreslås

nyaffattet, således at denne indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 25

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 6, hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder med henblik på gennemførelse af høringer efter jernbanelovens § 38 h, stk. 2 og 3. Oplysningerne skal således stilles til rådighed med henblik på høringer af berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse, jf. § 38 h, stk. 2, og høringer af berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger før der vedtages en anlægslov for et projekt, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 3.

Oplysningerne skal omfatte en angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 6, nr. 1. I praksis betyder det, at det i udgangspunktet skal fremgå af høringen, at bemærkninger eller spørgsmål i forbindelse med høringen, kan rettes til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) for projekter, hvor der gives administrativ tilladelse, og til Banedanmark, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Det følger af § 38 h, stk. 6, nr. 2, at oplysningerne skal omfatte oplysninger om karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes. I praksis betyder det, at det skal fremgå, at der efter høringen skal træffes en administrativ afgørelse i henhold til jernbanelovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det følger af § 38 h, stk. 6, nr. 3, at oplysningerne skal omfatte, hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

Det følger af § 38 h, stk. 6, nr. 4, at oplysningerne skal omfatte, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed. I praksis betyder det, at det vil fremgå, at oplysningerne offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, Banedanmarks hjemmeside samt Høringsportalen.dk eller i øvrigt i overensstemmelse med de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. jernbanelovens § 38 p.

Det følger desuden af § 38 h, stk. 6, nr. 5, at oplysningerne skal omfatte, hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

Det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herudover sender miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende op-

lysninger til berørte myndigheder og offentligheden med henblik på høring efter § 38 h, stk. 2, ved projekter, der følger den administrative procedure. Banedanmark sender ligeledes miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger til berørte myndigheder med henblik på høring efter § 38 h, stk. 3, for projekter, der skal vedtages ved anlægslov. Ligeledes er det fast praksis, at offentligheden høres ved projekter, der skal vedtages ved anlægslov, selv om der ikke er krav herom i jernbaneloven.

I praksis fremsendes oplysningerne til de berørte myndigheder og offentligheden eller stilles til rådighed på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) eller Banedanmarks hjemmeside. Materialet stilles til rådighed på hjemmesiderne med henblik på evt. bemærkninger og kommentarer fra enhver myndighed og person m.v.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, stk. 1, således, at for at sikre offentlighedens og berørte myndigheds effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. stk. 1, er oplistet i den foreslåede § 38 h, stk. 2.

De foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse stiller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplysningerne til rådighed og ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Banedanmark der sørger herfor.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 1, at myndigheden skal stille ansøgningen om tilladelse, jf. § 38 b, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille Banedanmarks ansøgning om tilladelse, jf. § 38 b, til et konkret projekt til rådighed for både offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 2, at myndigheden skal stille oplysninger om, at projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 38 i finder anvendelse, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at et konkret projekt skal miljøkonsekvensvurderes samt oplyse, hvis der er tale om et projekt med grænseoverskridende indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. jernbanelovens § 38 i.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 3, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at der skal træffes administrativ afgørelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, eller vedtages en anlægslov, der træder i stedet for den administrative afgørelse.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 4, at myndigheden skal stille oplysninger om hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger og spørgsmål, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at relevante oplysninger, hvis disse endnu ikke er stillet til rådighed, kan indhentes fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og/eller Banedanmark, samt at bemærkninger eller spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og/eller Banedanmark. Styrelserne skal ligeledes oplyse om evt. tidsfrister for fremsendelse af sådanne bemærkninger eller spørgsmål. Disse frister vil som udgangspunkt følge de frister, som fastsættes for høringer vedrørende det konkrete projekt i medfør af de foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 5, at myndigheden skal stille oplysninger om karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder, om at der bl.a. efter høring skal træffes en administrativ afgørelse i henhold til jernbanelovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 6, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 7, at myndigheden skal stille oplysninger om, hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at oplysningerne offentliggøres på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og/eller Banedanmarks hjemmeside eller i øvrigt i overensstemmelse med de regler, der fastsæt-

tes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. jernbanelovens § 38 p. Ligeledes skal oplyses, hvornår oplysningerne offentliggøres f.eks. på styrelsernes hjemmeside.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 8, at myndigheden skal stille oplysninger om hvilke foranstaltninger, der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal oplyse, om der f.eks. er afholdt borgermøder, oprettet borgergrupper, annonceret i aviser eller på anden måde sikret offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et konkret projekt.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 9, at myndigheden skal stille miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, resultatet af høringerne, jf. § 38 h, stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 38 g, stk. 9, 2. pkt., til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark skal stille miljøkonsekvensrapporten, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scopingudtalelsen) og resultatet af de høringer, der er foretaget af berørte myndigheder i forbindelse med udarbejdelse af scopingudtalelsen for et konkret projekt til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder. Det bemærkes, at scopingudtalelse og resultatet af høringer i forbindelse hermed, alene kan stilles til rådighed, hvis der for det konkrete projekt er udarbejdet en scopingudtalelse. Det er frivilligt for Banedanmark at vælge, hvorvidt styrelsen forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten vil have en scopingudtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 38 f, stk. 1. Ligeledes skal eventuelt yderligere oplysninger indhentet fra Banedanmark efter jernbanelovens § 38 g, stk. 9, 2. pkt., stilles til rådighed.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 10, at myndigheden skal stille eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 11, at myndigheden skal stille andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil indebære, at de miljøoplysninger, som har relevans for den afgørelse om administrativ tilladelse, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe, eller for anlægsloven, skal stilles til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder. Denne forpligtelse følger bl.a. af VVM-direktivets artikel 6, stk. 3. Miljøoplysningerne skal stilles til rådighed i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang

til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF (miljøoplysningsdirektivet).

Det er hensigten med den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, at de oplyste oplysninger skal stilles til rådighed for henholdsvis offentligheden og berørte myndigheder på en central elektronisk portal eller let tilgængeligt adgangssted på det rette administrative niveau, f.eks. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Banedanmarks hjemmesider. Den nærmere placering af oplysningerne vil blive fastlagt i en bekendtgørelse i medfør af jernbanelovens § 38 p.

Ifølge de foreslåede ændringer skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark stille oplysningerne om konkrete projekter til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder tidligt i miljøkonsekvensvurderingen af projektet og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives. Det er hensigten hermed, at oplysningerne stilles til rådighed løbende af henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark, når oplysningerne er til rådighed for styrelserne. Der vil dog kunne være tilfælde, hvor dette dog ikke er hensigtsmæssigt for det konkrete projekt. Oplysningerne skal senest stilles til rådighed før høring i medfør af jernbanelovens § 38 h, stk. 3-7. Vurderingen af, hvornår offentligheden skal informeres forud for en høring, skal foretages ud fra hensynet til, at oplysningerne sætter offentligheden i stand til tidligt og effektivt at deltage i miljøkonsekvensvurderingen. Dette vil sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af de konkrete projekter.

Kravene om at stille de nævnte oplysninger til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder skal ses i sammenhæng med kravene om, at foretage høring af offentligheden og berørte myndigheder som led i miljøkonsekvensvurderingen, jf. de foreslåede § 38 h, stk. 3-7. Ved høring af særligt berørte myndigheder, men også offentligheden, vil det være muligt at henvise til, at de nævnte oplysninger kan findes på en central elektronisk portal, f.eks. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Ved »offentligheden« forstås en eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Ved »berørt myndighed« forstås en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt jernbaneanlægs indvirkning på miljøet, jf. den foreslåede jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 4.

Den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, om at specifikke oplysninger skal stilles til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder sikrer en direktivnær implementering af VVM-direktivets artikel 6, stk. 1, 2, 3 og 4. Det er eksplicit angivet i de foreslåede bestemmelser, at oplysningerne skal stilles til rådighed for både offentligheden og berørte myndigheder for at tydeliggøre at disse i

princippet skal være offentligt tilgængelige for alle myndigheder og personer m.v., herunder berørte myndigheder.

Det bemærkes endeligt, at Kommissionen i åbningskrivelsen påpeger, at en bestemmelse hvori bl.a. artikel 6, stk. 2, implementeres, skal afspejle kravet om at offentligheden informeres på et tidligt tidspunkt og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives samt at artiklen er et redskab til at informere og inddrage offentligheden i de offentlige høringsprocedurer.

Det følger af jernbanelovens § 38 d, stk. 3, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter § 38 d, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en passende frist for høring, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

Før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, skal styrelsen således høre berørte myndigheder. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal fastsætte en passende frist for høringen, som giver de berørte myndigheder mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

En passende frist betyder i den forbindelse, at styrelsen skal tage hensyn til projektets kompleksitet, når fristen fastsættes. Jo mere komplekst et projekt er, desto længere skal fristen være. Fristen skal ligeledes fastsættes således, at styrelsen som udgangspunkt kan træffe afgørelse indenfor 90 dage, jf. kravene i jernbanelovens § 38 e, stk. 1.

De berørte myndigheder høres på baggrund af ansøgningsmaterialet, herunder selve ansøgningen med evt. tilhørende bilag samt evt. yderligere indhentede oplysninger fra Banedanmark til sagen. Ansøgningsmaterialet fremsendes til de berørte myndigheder. Desuden lægges materialet på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, hvor det er offentligt tilgængeligt.

Høringsfristen er almindeligvis 30 dage.

Der er ikke krav i VVM-direktivet om, at offentligheden skal høres før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer screeningsafgørelse. Det forudsættes dog, at de almindelige forvaltningsretlige regler og principper om partshøring, af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejere, der bliver berørt af projektet, f.eks. fordi projektet anlægges i nær tilknytning til lodsejerens ejendom, fortsat vil skulle iagttages af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen). Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 29, sidste pkt., at det anses for at være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at tage hensyn til uopfordrede kommentarer, der måtte være modtaget fra andre kilder, f.eks. medlemmer af offentligheden eller offentlige myndigheder, også selvom der ikke kræves nogen formel høring i screeningsfasen. Der henvises her til

andre myndigheder end de berørte myndigheder, som skal høres, jf. ovenfor. Pligten til at foretage partshøring af bygherren, Banedanmark, 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 oplysning.

Når de relevante lodsejere er identificeret, fremsendes ansøgningsmaterialet til disse. Høringsfristen fastsættes som minimum til 14 dage, men i praksis anvendes almindeligvis en høringsfrist på 30 dage.

Som anført ovenfor offentliggøres ansøgningsmaterialet ligeledes på styrelsens hjemmeside. På baggrund heraf kan andre end berørte myndigheder og de ovenfor nævnte lodsejere ligeledes komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang, styrelsen modtager sådanne.

Jernbanelovens §§ 38 d og e finder både anvendelse for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, stk. 3, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 38 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 38 d, stk. 3. Bestemmelsen om høring af berørte myndigheder før der træffes screeningsafgørelse rykkes til den foreslåede § 38 h, stk. 3, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Fristen skal ligeledes fastsættes således, at styrelsen som udgangspunkt kan træffe screeningsafgørelse indenfor 90 dage, jf. jernbanelovens § 38 e, stk. 1.

Det følger af jernbanelovens § 38 f, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) efter § 38 f, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist på 14 dage. Styrelsen kan fravige fristen, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgiver en udtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, skal styrelsen således høre berørte myndigheder. Det er hensigten, at berørte myndigheder ved høringen skal have lejlighed til, at udtale sig om projektet, herunder om hvor omfattende og detaljeret de berørte myndigheder finder, at de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) udarbejder et udkast til scopingudtalelse evt. med bistand fra en ekstern rådgiver. Udkastet sendes i høring hos berørte myndigheder.

Muligheden for at anmode om en scopingudtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) gælder for de projekter, der er omfattet af jernbanelovens § 38 a, dvs. både statslige jernbaneanlægsprojekter, der skal administrativt tillades af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor vedtagelsen af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 f, stk. 1. Muligheden anvendes dog sjældent ved anlægslovsprojekter.

Jernbanelovens § 38 f, stk. 2, implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 2, 2. pkt.

Der er ikke krav i VVM-direktivet om, at offentligheden høres, før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). Men i forbindelse med høring af de berørte myndigheder, jf. ovenfor, offentliggøres udkast til scopingudtalelse tilsvarende på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside. På baggrund heraf kan andre end berørte myndigheder ligeledes komme med bemærkninger til materialet. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tager hensyn til uopfordrede bemærkninger og kommentarer i det omfang, styrelsen modtager sådanne.

Selvom Banedanmark almindeligvis ikke anmoder Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om en scopingudtalelse ved projekter, der tillades ved anlægslov, er det dog sædvanlig praksis, at Banedanmark afholder idfasehøringer, hvor offentligheden inddrages i forbindelse med projekteringen af styrelsens projekter, f.eks. afholder borgermøder og lignende. Sådanne idfasehøringer giver som udgangspunkt offentligheden lejlighed til at forholde sig til og komme med idéer og forslag til et planlagt statsligt jernbaneprojekt.

Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, stk. 4, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter § 38 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 38 f, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder, før der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten (scoping), rykkes til den foreslåede § 38 h, stk. 4, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Selvom der ikke er krav i VVM-direktivet om, at offentligheden skal høres, før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), kan det ikke afvises, at der alligevel bør foretages høring af væsentligt og individuelt berørte lodsejere, dvs. de lodsejere, der bliver berørt af projektet, f.eks. hvis projektets anlægges i nær tilknytning til ejendommen, efter de almindelige forvaltningsretlige principper for partshøring. Dette kunne f.eks. være de samme lodsejere, som er partshørt i forbindelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens screeningsafgørelse. Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvorfor forvaltningsloven ikke finder direkte anvendelse. Ved nogle jernbane-anlægsprojekter vil det ligeledes kunne være en fordel af inddrage offentligheden i et vist omfang, da dele af offentligheden f.eks. kan være en uvurderlig kilde til lokal viden om projektets potentielle placering eller kan belyse særlige virkninger, problemer, alternativer og afbødende foranstaltninger. Inddragelse kan ske ved afholdelse af borgermøder m.v.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder, inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgiver en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Det bemærkes, at det fortsat

vil være udgangspunktet, at der fastsættes en høringsfrist på 14 minimum dage, men dette afhænger dog af ovenstående faktorer.

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 1. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten skal 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.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 2. og 3. pkt.

Ansøgningsmaterialet, miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger fremsendes til de berørte myndigheder.

Offentligheden, der skal høres, identificeres dels ved, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) spørger bygherren, Banedanmark, hvilke personer der bliver direkte berørt af projektet og dels ved at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) undersøger projektets placering i kortmaterialet samt ved en vurdering af projektets påvirkning af omgivelserne. Når disse personer er identificeret, fremsendes ansøgningsmaterialet, miljøkonsekvensrapporten og høring over påtænkt afgørelse om administrativ tilladelse til disse. Der fastsættes almindeligvis en høringsfrist på 8 uger.

Samtlige dokumenter, jf. ovenfor, lægges desuden på Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) hjemmeside, hvor det er offentligt tilgængeligt. Her kan enhver komme med bemærkninger til materialet, der fastsættes ligeledes almindeligvis en høringsfrist på 8 uger herved.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, stk. 5, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 38 h, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger rykkes til den foreslåede § 38 h, stk. 5, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse

se af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foruden miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger ligeledes skal stille oplysningerne nævnt i den foreslåede § 38 h, stk. 2, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden inden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 8 uger, selvom direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på mindst 30 dage for høring af offentligheden, jf. ovenfor. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at ved en minimumsfrist på 8 uger sikres tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Jernbanelovens bestemmelser om offentlig høring over miljøkonsekvensrapporten, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages ved en anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 2. pkt. Dette svarer til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvorefter projekter i de tilfælde, hvor de vedtages ved en særlig national lov, fritages fra de i VVM-direktivet fastlagte bestemmelser om offentlig høring, bortset fra internationale høringer, forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsproceduren. Undtagelsen gælder alene høring af offentligheden og ikke den høring, der skal gennemføres af berørte myndigheder.

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 3, at ved de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger hertil i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Banedanmark fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen.

Der er ikke krav i jernbaneloven om, at offentligheden skal høres over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger ved anlægslovsprojekter. Det er dog fast praksis, at Banedanmark hører offentligheden parallelt med høring af berørte myndigheder, jf. ovenfor. Disse offentlige høringer svarer til de høringer, som Trafik- og Byggesty-

relsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ville have gennemført, hvis projektet skulle meddeles administrativ tilladelse, og varer som udgangspunkt mindst 8 uger. Høring af offentligheden sker bl.a. ved fremsendelse af høringsmaterialet, opslag på Banedanmarks hjemmeside, høringsportalen, lokalaviser samt evt. borgermøder.

Det medfører, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført to høringer af offentligheden over projektet, herunder høringen over selve miljøkonsekvensrapporten, jf. ovenfor, og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven. Høring over forslaget til anlægsloven vil dog normalt kun vedrøre en specifik placering af projektet, ved jernbaneanlægsprojekter typisk specifik linjeføring, hvorimod miljøkonsekvensrapporten almindeligvis ligeledes vil indeholde alternativer hertil.

Rent undtagelsesvist kan høring over selve miljøkonsekvensrapporten og høring over anlægsloven ske samtidigt, f.eks. hvor projektets miljømæssige konsekvenser ikke er særligt omfattende. Hvis anlægsloven skal ændres væsentligt på baggrund af resultatet af høringerne, vil der dog blive foretaget en supplerende høring.

Hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets departement høringen på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, stk. 6, således, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 38 a, stk. 3. Banedanmark fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Banedanmark som udgangspunkt både skal høre berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger, før der vedtages en anlægslov for det konkrete projekt. Dette er en ændring i forhold til den gældende § 38 h, stk. 3, hvorefter Banedanmark alene er forpligtet til at høre berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger. I praksis hører Banedanmark dog alligevel offentligheden over materialet, jf. ovenfor.

I medfør af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 a, stk. 3, jf. lovforslaget § 2, nr. 8, kan et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fritages fra kravet i den foreslåede § 38 h, stk. 6, om, at offentligheden skal høres over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger, forudsat at formålet med jernbanelovens kapitel

6 a, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 8, herom.

Det er Transport- og Boligministeriets forventning, at udgangspunktet for statslige jernbaneanlægslovsprojekter vil være, at disse fritages fra kravet om høring af offentligheden i den foreslåede § 38 a, stk. 3, hvorved der alene vil være krav om høring af berørte myndigheder i medfør af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 6. Det er dog hensigten, at Banedanmark fortsat vil høre offentligheden over miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger for et konkret projekt i overensstemmelse med gældende praksis, selvom projektet i princippet er fritaget for kravet herom. Der vil således fortsat i forbindelse med anlægslovsprojekter blive gennemført to høringer af offentligheden over projektet, herunder høringen over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.

Det bemærkes, at Banedanmark foruden miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger ligeledes skal stille oplysningerne nævnt i de foreslåede § 38 h, stk. 2, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil derudover indebære, at Banedanmark fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden inden vedtagelsen af anlægsloven, skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 8 uger, selvom direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på mindst 30 dage for høring af offentligheden, jf. ovenfor. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at ved en minimumsfrist på 8 uger sikres tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder.

Det følger af jernbanelovens § 38 h, stk. 4, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Behovet for supplerende miljøkonsekvensvurdering kan f.eks. opstå, når det efter miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, viser sig, at der ikke er taget højde for visse nærmere bestemte forhold i rapporten, eller projektet udvikler sig sådan, at det er nødvendigt at undersøge yderligere forhold, som ikke var forudsat fra projektets begyndelse.

Supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal ligeledes sendes i høring ved berørte myndigheder og offentligheden. Be-

rørte myndigheder og offentligheden høres på samme måde, som er tilfældet ved høring efter jernbanelovens § 38 h, stk. 2, for projekter, der skal tillades administrativt af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og høring efter jernbanelovens § 38 h, stk. 3, for projekter, der tillades ved anlægslov, jf. ovenfor.

Høringsfristen på mindst 30 dage ved supplerende høringer er begrundet i, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendte med det pågældende projekt.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 h, stk. 7, således, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 38 h, stk. 4. Bestemmelsen om gennemførelse af høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport rykkes til den foreslåede § 38 h, stk. 7, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark fastsætter en passende frist for høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport på mindst 30 dage, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. En passende frist svarer i den forbindelse til, at der skal fastsættes en rimelig frist, som bestemt i VVM-direktivet, jf. pkt. 3.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ved fastsættelse af en tidsfrist for høring af berørte myndigheder og offentligheden over en supplerende miljøkonsekvensrapport skal styrelsen således tage hensyn til bl.a. projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner. F.eks. vil fristen være længere, desto mere komplekst et projekt er. Der fastsættes en minimumsfrist på 30 dage, da det følger af VVM-direktivets artikel 6, stk. 7, at høring af den berørte offentlighed over miljøkonsekvensrapporten, ikke må være kortere end 30 dage samt fordi, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendte med det pågældende projekt.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, inden der træffes screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, for det enkelte projekt, jf. § 38 d, stk. 4.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, inden der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) efter

jernbanelovens § 38 f, stk. 1, for det enkelte projekt, jf. § 38 f, stk. 3.

Transportministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af med henblik på at give myndighederne mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, eller vedtages en anlægslov, for det enkelte projekt, jf. § 38 h, stk. 5.

En berørt myndighed er defineret i jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3, som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøsvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt jernbaneanlægsprojekts indvirkning på miljøet.

Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvori et konkret projekt skal gennemføres.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 h, stk. 8, således, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.

Dette vil indebære, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af for det enkelte projekt, før der træffes screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 3, før der afgives scopingudtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 4, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 5, før der vedtages en anlægslov, jf. § 38 h, stk. 6, og de berørte myndigheder, der skal ske høring af ved en supplerende høring, jf. § 38 h, stk. 7.

Det er hensigten, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemyndiges til, at udpege de berørte myndigheder, hvor styrelsen gennemfører høringen, hvilket er før der træffes screeningsafgørelse efter jernbanelovens § 38 d, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 3, før der afgives scopingudtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 4, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 5, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 38 h, stk. 7. Det er tilsvarende hensigten, at Banedanmark bemyndiges til, at udpege de berørte myndigheder, hvor styrelsen gennemfører høringen, hvilket er før der vedtages en anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 6, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 38 h, stk. 7.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende § 38 d, stk. 4, § 38 f, stk. 3, og § 38 h, stk. 5. Bestemmelserne om udpegnings af de berørte myndigheder for de enkelte projekter rykkes til den foreslåede § 38 h, stk. 8, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Det kan ikke udelukkes, at der på baggrund af den foreslåede nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h sker en behandling af personoplysninger, eksempelvis oplysninger om en fysisk persons navn eller adresse, i forbindelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens modtagelse af samt offentliggørelse af ansøgningsmateriale i medfør af de foreslåede ændringer i jernbanelovens §§ 38 b, 38 h og 38 i og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Banedanmarks modtagelse af høringsvar fra henholdsvis berørte myndigheder og offentligheden i medfør af de foreslåede ændringer i jernbanelovens § 38 h. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at der herved alene kan være tale om behandling af personoplysninger efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, og at behandlingen i så fald vil have hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, da behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Til nr. 26

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 1, at hvis et projekt, der er omfattet af § 38 a, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Banedanmark eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 i, stk. 1, 1. pkt., således, at efter »stk. 3« indsættes: »og 4«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 28.

Til nr. 27

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 2, at hvis miljøministeren får en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 38 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljøministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse

ved anlægslov, er det Banedanmark eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 i, stk. 2, 1. pkt., således, at efter »stk. 3« indsættes: »og 4«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 28.

Til nr. 28

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 1, at hvis et projekt, der er omfattet af § 38 a, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 2, at hvis miljøministeren får en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 38 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljøministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Jernbanelovens § 38 i, stk. 2, indebærer i praksis, at miljøministeren snarest sender sådanne henvendelser fra andre stater videre til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og går i dialog med styrelsen om den videre håndtering heraf. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) vurderer på den baggrund, hvilken betydning en sådan henvendelse fra en anden stat skal have for det konkrete projekt, herunder om henvendelsen kan give anledning til projektændringer, krav om supplerende miljøkonsekvensvurderinger m.v. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) inddrager miljøministeren i den vurdering, som styrelsen foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljøministeren mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ tilladelse til projektet.

Ved et projekt, der kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrap-

porten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i jernbanelovens § 38 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat, jf. jernbanelovens § 38 i, stk. 3.

Høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer.

For så vidt angår de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Banedanmark eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven for det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter bestemmelsen.

Jernbanelovens § 38 i implementerer VVM-direktivets artikel 7.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 i, stk. 3, at kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 38 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 38 h, stk. 1.

Da høring af andre stater sker igennem miljøministeren, idet det er miljøministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer, bør miljøministeren tilsvarende stille oplysningerne til rådighed for den pågældende stat.

Herved sikres, at berørte stater ligeledes får stillet oplysningerne nævnt i jernbanelovens § 38 h, stk. 2, til rådighed tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 29 og 30

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 3, at med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i § 38 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

Ved lovforslagets § 2, nr. 29, foreslås jernbanelovens § 38 i, stk. 3, der bliver stk. 4, ændret således, at »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt,« udgår og »§ 38 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til »§ 38 h, stk. 2, 5 og 6«.

Lovforslagets § 2, nr. 29, er en konsekvensændring som

følge af den foreslåede nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Ved lovforslagets § 2, nr. 30, foreslås i jernbanelovens § 38 i, stk. 3, der bliver stk. 4, indsat som 2. pkt., at fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Lovforslagets § 2, nr. 30, har baggrund i, at der for fastsættelse af høringsfrister for internationale høringer i forbindelse med afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) og høringer over miljøkonsekvensrapporten m.v. bør gælde det samme som i miljøvurderingsloven, da miljøministeren er Danmarks kontaktpunkt (focal point) for sådanne høringer.

Til nr. 31

Det følger af jernbanelovens § 38 j, stk. 1, 1. og 2. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget.

Hvor et projekt har grænseoverskridende miljøpåvirkninger i en anden stat skal afgørelsen om tilladelse ligeledes træffes på baggrund af miljøministerens eventuelle samtykke efter jernbanelovens § 38 i, stk. 1 eller 2.

I medfør af jernbanelovens § 38 j, stk. 1, 2. pkt., skal der således tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, og eventuelt § 38 i, samt de oplysninger der er indsamlet i henhold til § 38 g.

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal ligeledes sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, jf. jernbanelovens § 38 j, stk. 1, 3. pkt. Dette har særlig betydning, hvis den tidsmæssige udstrækning fra Banedanmarks fremlæggelse af miljøkonsekvensrapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger, f.eks. hvis der undervejs har været projektændringer, eller hvis der på grund af projektets karakter og kompleksitet har været en særlig lang proces.

Det fremgår desuden af de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 38 j i lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal foretage sin egen selvstændige vurdering af miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af projektet, jf. EU-Domstolens domme C-50/09 og C-508/03 og VVM-direktivets artikel 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-,

Bygge- og Boligstyrelsen) kan i den forbindelse stille vilkår om, at en tilladelse skal udnyttes inden for en nærmere bestemt tidsmæssig udstrækning.

Jernbanelovens § 38 j finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov.

Jernbanelovens § 38 j implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, artikel 8 og 8 a, stk. 5 og 6.

Det foreslås, at nyaffatte jernbanelovens § 38 j, stk. 1, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den kompetente myndighed skal foretage en selvstændige vurdering af et projekts indvirkninger på miljøet, som er baseret på undersøgelse af miljøkonsekvensrapporten, høringssvar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion), samt at myndigheden bl.a. skal tage hensyn til den begrundede konklusion, når der træffes afgørelse, allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om administrative tilladelse foruden Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapport og eventuelle supplerende oplysninger, skal træffes på grundlag af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion, samt at styrelsen skal sikre, at denne er tidssvarende. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Banedanmark skal dog i praksis sikre, at anlægsloven for et anlægslovsprojekt udarbejdes på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, og styrelsens begrundede konklusion samt sikre, at disse er tidssvarende før vedtagelsen af anlægsloven.

Til nr. 32

Det følger af jernbanelovens § 38 j, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Banedanmark samt begrundelsen herfor.

I jernbanelovens § 38 j, stk. 2, foreslås »Såfremt« ændret til »Hvis« for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 33

Det følger af jernbanelovens § 38 k, stk. 1, at hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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.

De miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, kan være vilkår, som nævnt i § 38 k, stk. 2, men kan f.eks. også være miljømæssige forudsætninger, som er til stede på tidspunktet for tilladelsen til at anlægge jernbaneanlægsprojektet, f.eks. trafikprognoser. Hvis sådanne miljømæssige forudsætninger ændrer sig, vil det f.eks. kunne resultere i, at tilladelsen eller afværgeforanstaltninger skal tilpasses.

Baggrunden for at kræve begrundelse for en tilladelse, der kan give Banedanmark fuldt ud medhold 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. 2014-VVM-direktivets betragtning nr. 34.

Jernbanelovens § 38 k implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 2 og 4.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 k, stk. 1, således, at efter »§ 38 j« indsættes », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til »til afgørelsen«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om at tillade et jernbaneanlægsprojekt, jf. § 38 j, stk. 1, skal indeholde den begrundede konklusion samt 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 væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at VVM-direktivets krav om, at den begrundede konklusion skal være indeholdt i en afgørelse om tilladelse til et projekt, allerede i dag følger af officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion om et konkret jernbaneanlægsprojekt skal være indeholdt i styrelsens afgørelse om tilladelse til projektet. Der er tale om videreførelse af gældende ret. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Jernbanelovens § 38 k, stk. 1, finder ikke anvendelse for de

projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Banedanmark skal dog i praksis sikre, at styrelsens begrundede konklusion, 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 neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet og eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgår af anlægsloven. Oplysningerne vil som udgangspunkt følge af lovbemærkningerne til anlægsloven.

Til nr. 34

Det følger af jernbanelovens § 38 k, stk. 2, 2. pkt., at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

I jernbanelovens § 38 k, stk. 2, 2. pkt., foreslås »såfremt« ændret til »hvis« for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 35

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. jernbanelovens § 1, stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf, jf. jernbanelovens § 38 k, stk. 2.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågnings gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Banedanmark, og om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen, jf. jernbanelovens § 38 k, stk. 4.

Bemyndigelsen i jernbanelovens § 38 k, stk. 4, er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan beslutte, at eksisterende overvågningsordninger kan anvendes som vilkår, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 k, stk. 2, 3. pkt., at hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.

Det foreslåede vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan stille vilkår om, at der ved Banedanmarks overvågning af et projekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal anvendes eksisterende overvågningsordninger. Der kan således anvendes eksisterende overvågnings-

ordninger 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. Det foreslåede følger i dag af § 3, stk. 2, i bekendtgørelsen nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter. Det er dog Transport- og Boligministeriets vurdering, at det i stedet bør følge direkte af jernbaneloven, hvorfor bekendtgørelsen vil blive ændret i overensstemmelse hermed. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Jernbanelovens § 38 k, stk. 2, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved sådanne projekter kan der dog ligeledes anvendes eksisterende overvågningsordninger, hvor det er hensigtsmæssigt.

Til nr. 36

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. jernbanelovens § 1, stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf, jf. jernbanelovens § 38 k, stk. 2.

Hvilke vilkår, der stilles, afhænger af det konkrete jernbaneanlægsprojekt, herunder hvilke indvirkninger på miljøet projektet har. Vilkår kan f.eks. være støjvilkår, at der skal anvendes bestemte arbejdsmetoder eller –materiel, afværgeforanstaltninger, at anlægsarbejdet skal ske i bestemte tidsrum, f.eks. i eller uden for sommerferien eller uden for ynglesæsoner.

Hvis jernbaneanlægsprojektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal desuden stilles vilkår om Banedanmarks overvågning af indvirkningerne på miljøet med henblik på bl.a. at fastslå, om de pågældende foranstaltninger virker som ønsket.

Banedanmark skal således dokumentere, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også en eventuel nedrivningsfase.

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 (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågnings gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Banedanmark, og om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen, jf. jernbanelovens § 38 k, stk. 4.

Der er fastlagt overordnede procedurer for overvågning i bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, der er udmøntet ved jernbanelovens § 38 k, stk. 4. De konkrete tiltag vil derimod følge af afgørelsen om tilladelse, da disse afhænger af det konkrete jernbaneanlægsprojekt.

Det følger af bekendtgørelsens § 2, stk. 1, at hvis et statsligt jernbaneprojekt har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, fastsætter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vilkår om overvågning heraf i tilladelsen til statslige jernbaneprojekter i medfør af jernbanelovens § 38 k, stk. 2. Vilkår fastsættes konkret under hensyn til projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 2.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter i vilkårene de relevante mål og parametre, samt perioden for overvågningen, herunder om overvågningen skal foretages i intervaller. Vilkårene skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering, økonomi og dimensioner, samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Ifølge bekendtgørelsens § 4, stk. 1 og 2, varetager Banedanmark overvågningen ved statslige jernbaneprojekter og styrelsen skal indhente alle relevante oplysninger til brug for overvågningen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan pålægge Banedanmark at foretage nødvendige dispositioner for at sikre, at overvågningen gennemføres, og kan beslutte, at overvågning skal udøves af andre end Banedanmark, jf. § 4, stk. 3.

Banedanmark skal, hvis der pålægges vilkår om overvågning, løbende indberette resultaterne af overvågningen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter de nærmere krav til hyppigheden og arten af indberetning i vilkår om overvågning, jf. bekendtgørelsens § 5.

Kræves der andre tilladelser til projektets anlæg, drift og eventuelle nedrivning kan vilkår om overvågning fastsættes i sådanne tilladelser, såfremt der er hjemmel i den lov, som tilladelsen eller tilladelserne udstedes i medfør af.

Jernbanelovens § 38 k implementerer VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1, 2 og 4.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 k, stk. 3, at vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

Det foreslåede vil indebære, at både vilkår, der kan stilles efter jernbanelovens § 38 k, stk. 2, 1. pkt., og vilkår om overvågning, der skal stilles, hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, jf. § 38 k, stk. 2, 2. pkt., skal være proportionale i forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af projektets indvirkninger på miljøet. Dette er bl.a. fastslået i lovbemærkningerne til den gældende jernbanelovs § 38 k, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, samt i bekendtgørelsens § 3, stk. 1, for så vidt angår vilkår om overvågning. Lovforslagets § 2, nr. 36, er dermed en præcisering af gældende ret, og der er således tale om videreførelse af gældende ret. Bekendtgørelsen forventes ændret i overensstemmelse hermed.

Jernbanelovens § 38 k, stk. 3, finder ikke anvendelse for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Ved sådanne projekter skal vilkår dog i praksis ligeledes stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

Til nr. 37

Det følger af jernbanelovens § 38 l, stk. 1, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 38 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til 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 styrelsens meddelelse af tilladelse eller 3) projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved styrelsens meddelelse af tilladelse.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 l, stk. 1, således, at efter »§ 38 j« indsættes », stk. 1« og »såfremt« ændres til »hvis«.

Forslaget er en præcisering af, at administrativ tilladelse træffes efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 38

Det følger af jernbanelovens § 38 m, stk. 1, hvilke oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal sikre, straks gøres tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse. Det følger af § 38 m, stk. 1, nr. 1, at der bl.a. er tale

om indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 m, stk. 1, nr. 1, således, at efter »hertil« indsættes », jf. § 38 k, stk. 1-5«.

Forslaget vil indebære, at § 38 m, stk. 1, nr. 1, henviser til de relevante bestemmelser i jernbanelovens § 38 k, stk. 1-5, vedrørende de indholdsmæssige krav til henholdsvis afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 9, stk. 1, litra a. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at bestemmelsen i miljøvurderingsloven, der implementerer artikel 9, stk. 1, litra a, ikke indeholder krydshenvisningerne til direktivets artikel 8 a, stk. 1 og 2.

Til nr. 39

Det følger af jernbanelovens § 38 m, stk. 1, nr. 4, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) bl.a. skal gøre de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i, tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 m, stk. 1, nr. 4, således, at »§ 38 h, stk. 1, 2. pkt.« ændres til »§ 38 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til »stk. 5«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 g, stk. 9, jf. lovforslagets § 2, nr. 23, og nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 25.

Til nr. 40

Det følger af jernbanelovens § 38 m, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 m, stk. 2, således, at »stk. 3« ændres til »stk. 4«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 28.

Til nr. 41

Det følger af jernbanelovens § 38 m, stk. 4, at i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark underrette alle de stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Det foreslås, at ændre jernbanelovens § 38 m, stk. 4, således, at »stk. 3« ændres til »stk. 4«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 28.

Til nr. 42

Det følger af jernbanelovens § 38 n, at ved udførelsen af opgaver i jernbanelovens kapitel 6 a er Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Dette betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke er underlagt transportministerens instruktionsbeføjelse ved styrelsens varetagelse af opgaver i forbindelse med gennemførelsen af en miljøkonsekvensvurdering for statslige jernbaneanlægsprojekter samt meddelelse af administrativ tilladelse til gennemførelse af projekterne, dvs. hvor styrelsen varetager rollen som VVM-myndighed.

Formålet med forvaltningsrettens inhabilitetsregler er for det første at sikre, at afgørelser i den offentlige forvaltning træffes på grundlag af saglige hensyn, herunder at disse ikke påvirkes af uvedkommende hensyn, og for det andet at sikre, at offentligheden har tillid til, at de afgørelser, der træffes af den offentlige forvaltning, ikke påvirkes af uvedkommende hensyn. Speciel inhabilitet er reguleret i forvaltningslovens kapitel 2, og vedrører spørgsmålet om, under hvilke omstændigheder den, der virker inden for den offentlige forvaltning, skal undlade at medvirke ved den pågældende myndigheds behandling af en bestemt, allerede foreliggende sag. Forvaltningsloven regulerer alene speciel inhabilitet. Myndighedsinhabilitet er derimod reguleret ved ulovbestemte retsgrundsætninger, hvorefter en forvaltningsmyndighed ligeledes kan være inhabil ud fra samme betragtninger om speciel inhabilitet, som reguleret i forvaltningsloven.

Reglerne om speciel inhabilitet i forvaltningsloven finder alene anvendelse for afgørelsessager, jf. forvaltningslovens § 2, stk. 1, og for behandling af sager om indgåelse af kontraktforhold eller lignende privatretlige dispositioner, jf. § 2, stk. 2. Uden for dette anvendelsesområde falder bl.a. faktisk forvaltningsvirksomhed. Her gælder tilsvarende en uskreven retsgrundsætning om speciel inhabilitet. Den offentlige forvaltning skal således være upartisk, herunder objektiv, i både bl.a. afgørelsessager og ved varetagelse af faktisk forvaltningsvirksomhed.

Jernbanelovens § 38 n implementerer VVM-direktivets artikel 9 a, første afsnit. Det bemærkes, at direktivets artikel 9 a, andet afsnit, ikke er relevant for implementeringen af VVM-direktivet i jernbaneloven, da den kompetente myndighed, Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), aldrig vil være bygherre for statslige jernbaneanlægsprojekter, da enten Banedanmark eller et statsligt selskab varetager denne funktion ved sådanne anlægsprojek-

ter. Dette afsnit er derfor ikke implementeret i jernbaneloven.

Det foreslås at indsætte som jernbanelovens § 38 n, 2. pkt., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i jernbanelovens kapitel 6 a på objektiv vis.

Den foreslåede ændring vil indebære en præcisering af, at VVM-myndigheden skal udføre opgaverne forbundet med miljøkonsekvensvurderingen af et konkret projekt på objektiv vis, f.eks. hvor styrelsen træffer screeningsafgørelse og meddeler administrativ tilladelse til et statsligt jernbaneanlægsprojekt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret, da dette krav allerede følger af inhabilitetsreglerne, jf. ovenfor.

Ændringen sikrer en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 9 a, første afsnit. Det bemærkes i den forbindelse, at Kommissionen i åbningsskrivelsen påpeger, at det efter Kommissionens vurdering, er i strid med direktivet, at bestemmelser, der implementerer artikel 9 a, første afsnit, ikke udtrykkeligt angiver, at den kompetente myndighed skal udføre sine opgaver på objektiv vis og ikke må befinde sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt.

Det er ikke hensigten, at kravet i den foreslåede § 38 n, 2. pkt., går videre end hvad i forvejen følger af den almindelige forvaltningsret om speciel inhabilitet, jf. ovenfor.

Til nr. 43

Det følger af jernbanelovens § 38 o, at for projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, fører Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

Henvisningen til jernbanelovens § 17 a, stk. 1 og 2, er en fejl, da de korrekte bestemmelser er jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, som fremgår af jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg. Det fremgår af jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, ved hvilke statslige jernbaneanlægsprojekter, der kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. Med henblik på at rette op på fejlen i jernbanelovens § 38 o foreslås »§ 17 a, stk. 1 og 2« ændret til »§ 38 a, stk. 1 og 2«.

Til nr. 44

Banedanmarks opgaver i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a kan delegeres til et dertil oprettet statsligt selskab for de projekter, der tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 26.

Transport- og Boligministeriet varetager de nødvendige myndighedsopgaver, så som gennemførelse af offentlig høring, hvis Banedanmarks opgaver er delegeret til et statsligt

selskab, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 26.

Der er derimod ikke hjemmel til, at Banedanmarks opgaver i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a kan delegeres til et statsligt selskab, for de projekter, der skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2.

Det foreslås, at indsætte som jernbanelovens § 112, stk. 4, at transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter dette kapitel eller regler fastsat i medfør af dette kapitel, for et konkret projekt, jf. § 38 a.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan delegere Banedanmarks opgaver i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a, for et konkret projekt, til et statsligt selskab, uanset om projektet skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. § 38 a, stk. 1 og 2, eller tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3.

Transportministerens mulighed for at delegere Banedanmarks opgaver til et statsligt selskab for et konkret projekt, der skal tillades ved vedtagelsen af en anlægslov er videreførelse af gældende ret. Muligheden for at delegere Banedanmarks opgaver til et statsligt selskab for et konkret projekt, der skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er en udvidelse af gældende ret. Transport- og Boligministeriet vurderer at forslaget er hensigtsmæssigt, da disse projekter ligeledes bør kunne varetages af statslige selskaber.

Det foreslåede vil derudover som udgangspunkt indebære, at transportministeren varetager de nødvendige myndighedsopgaver, hvis Banedanmarks opgaver i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a, for et konkret projekt, der skal tillades ved vedtagelsen af en anlægslov, er delegeret til et statsligt selskab.

De nødvendige myndighedsopgaver er bl.a. gennemførelse af offentlig høring efter den foreslåede § 38 h, stk. 6.

Til nr. 45

Det følger af jernbanelovens § 115 a, stk. 3, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 38 d og § 38 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 115 a, stk. 3, således, at efter »§ 38 j« indsættes », stk. 1,«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at søgsmål til prøvelse af en afgørelse om administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 j, stk. 1, skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

Til nr. 46

Det følger af VVM-direktivets artikel 11, stk. 5, at med henblik på at gøre de øvrige bestemmelser i artikel 11 mere ef-

fektive, skal medlemsstaterne sikre, at praktiske oplysninger om adgang til klage- og domstolsprøvelse stilles til rådighed for offentligheden.

Afgørelser truffet efter kapitel 6 a kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. jernbanelovens § 115 a, stk. 1. Dermed vil der ikke være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en miljøkonsekvensvurdering for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Afgørelser truffet efter kapitel 6 a er bl.a. screeningsafgørelser, jf. jernbanelovens § 38 d, stk. 1, og administrative tilladelser, jf. jernbanelovens § 38 j, stk. 1. Sådanne afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed, herunder f.eks. Transport- og Boligministeriets departement eller et klagenævn. Afgørelserne kan derimod efterprøves ved domstolene. En anlægslov, hvorved et statsligt jernbaneanlægsprojekt tillades, kan tilsvarende ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Ved søgsmål om forhold omfattet af jernbanelovens kapitel 6 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelige høje for de berørte parter, jf. jernbanelovens § 115 a, stk. 2. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven, jf. bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, side 38. Bestemmelsen har ligeledes til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Derfor skal bestemmelsen forstås i overensstemmelse med Århuskonventionen, VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. dom af 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallokaropoulos, og dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien. Jernbanelovens § 115 a, stk. 2, omfatter både prøvelse af de administrative afgørelser, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 38 a, stk. 1 og 2, samt prøvelse af projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3.

Søgsmål til prøvelse af screeningsafgørelser, jf. jernbanelovens § 38 d, stk. 1, og administrative tilladelser, jf. jernbanelovens § 38 j, stk. 1, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort, jf. jernbanelovens § 115 a, stk. 3. 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 offentliggøres i overensstemmelse med jernbanelovens § 38 d, stk. 6, og § 38 m, stk. 1. Jernbanelovens § 115 a, stk. 3, finder alene anvendelse for de afgørelser, der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af jernbanelovens

§ 38 a, stk. 1 og 2, og således ikke for anlægslovsprojekter, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3.

Det foreslås, at indsætte som jernbanelovens § 115 a, stk. 4, at transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 1-3, stilles til rådighed for offentligheden.

Det er hensigten, at den foreslåede bemyndigelse skal udmøntes ved en bekendtgørelse, hvori det fastsættes, hvordan de praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse stilles til rådighed for offentligheden. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at de praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse f.eks. kan stilles til rådighed for offentligheden på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. At det kan fastsættes i en bekendtgørelse, fremfor i jernbaneloven, hvordan oplysningerne skal stilles til rådighed for offentligheden, vil indebære, at dette kan ændres løbende i overensstemmelse med den teknologiske udvikling og offentlighedens ønsker hertil. En ændring af hvordan oplysningerne stilles til rådighed, vil således ikke kræve en ændring af jernbaneloven fremadrettet.

Ved praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse forstås bl.a. hvordan en sag indbringes for domstolene samt en kort beskrivelse af Århuskonventionens krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Det vil ligeledes være hensigtsmæssigt at oplyse, hvad det indebærer, at afgørelser truffet efter jernbanelovens kapitel 6 a ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. jernbanelovens § 115 a, stk. 1, jf. ovenfor.

Til nr. 47

Det følger af jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 1, at med bøde straffes den, der i strid med § 38 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 38 d eller administrativ tilladelse efter § 38 j.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 1, således, at efter »§ 38 j« indsættes », stk. 1«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at med bøde straffes den, der bl.a. i strid med jernbanelovens § 38 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1.

Til nr. 48

Det følger af jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 2, at med bøde straffes den, der i strid med §§ 38 d eller 38 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) har meddelt tilladelse.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 2, således, at »§§ 38 d eller 38 j« ændres til »§ 38 d eller § 38 j, stk. 1«, og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at med bøde straffes den, der bl.a. i strid med jernbanelovens § 38 j, stk. 1, påbegynder et ansøgt projekt før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt administrativ tilladelse.

Til nr. 49

Det følger af jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 3, at med bøde straffes den, der tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 3, således, at »kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a« ændres til »§ 38 j, stk. 1«.

Det foreslåede vil indebære en præcisering af, at med bøde straffes den, der tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1.

Til § 3

Det foreslås i lovforslagets § 3, at loven træder i kraft den 1. februar 2021.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken vejloven og jernbaneloven gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- § 2. Loven finder anvendelse på offentlige veje og offentlige stier, jf. § 3, nr. 2 og 3.
- § 3. ---
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 et projekt.
- b) En eller flere foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og foreningen eller organisationen en repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- 2-3) ---
- 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.
- I lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved § 2 i lov nr. 1895 af 29. december 2015, § 1 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændringer:
1. I § 2 ændres »§ 3, nr. 2 og 3« til: »§ 3, stk. 1, nr. 2 og 3«.
2. § 3, stk. 2, nr. 1, affattes således:
- »1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«
3. I § 3, stk. 2, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:
- »2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål og repræsenterer mindst 100 medlemmer.«
Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.
4. I § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, ændres »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, og efter »§ 17 j« indsættes: », stk. 1«.

5) ---

§ 17 a. Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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

Stk. 3. Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Dette kapitels be-

5. I § 3, *stk. 2*, indsættes som *nr. 7*:

»7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af følgende elementer:

a) Vejdirektoratets udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g.

b) Gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til § 17 h og § 17 i.

c) Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, *stk. 9, 2. pkt.*, og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.

d) Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.

e) Indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 17 j.«

6. I § 17 a, *stk. 1*, udgår »Ved«, efter »bilag 1,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

7. I § 17 a, *stk. 2*, udgår »Ved«, efter »bilag 2,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

8. Overalt i kapitel 2 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.

9. § 17 a, *stk. 3*, affattes således:

stemmelser om offentlig høring, jf. § 17 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

»Stk. 3. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.«

10. I § 17 a indsættes som *stk. 4* og *5*:

»Stk. 4. Et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, kan i undtagelsestilfælde helt eller delvist fritages fra dette kapitels bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter § 17 i.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.«

§ 17 b. ---

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

11. I § 17 b, *stk. 2*, indsættes efter »projekter«: », jf. § 17 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog stk. 3«.

12. I § 17 b indsættes som *stk. 3*

»Stk. 3. Ønsker Vejdirektoratet, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. 17 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.«

§ 17 c. Vejdirektoratets ansøgning efter § 17 b for et projekt, der er opført på bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

13. I § 17 c, *stk. 1*, indsættes efter »§ 17 b«: », stk. 2,«, og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

Stk. 2. Ved ansøgning efter stk. 1 kan Vejdirektoratet 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 a, stk. 2 eller 3. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i bilag 3.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

§ 17 e. ---

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.

14. I § 17 c, stk. 2, ændres »projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«

15. I § 17 d, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »bilag 2,«: »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,« og efter »§ 17 a, stk. 2 eller 3« indsættes: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 17 c«.

16. § 17 d, stk. 3 og 4, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.

17. I § 17 e, stk. 2, 1. pkt., ændres »herunder på grund af særlige forhold ved« til: »f.eks. med hensyn til«.

§ 17 f. Vejdirektoratet kan forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g, 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, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

§ 17 g. ---

Stk. 2. Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

1-2) ---

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,

4-6) ---

Stk. 3-5. ---

18. I § 17 f, stk. 1, 2. pkt., udgår »navnlig«, og efter »Vejdirektoratets« indsættes: »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

19. I § 17 f, stk. 1, 3. pkt., ændres »stk. 2« til: »§ 17 h, stk. 4«.

20. § 17 f, stk. 2 og 3, ophæves.

21. I § 17 g, stk. 2, nr. 3, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

22. I § 17 g indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«

Stk. 4-8 bliver herefter stk. 5-9.

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

Stk. 7-8. ---

§ 17 h. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i § 17 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af § 17 g, stk. 2, og bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at styrelsen 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 den, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at

23. I § 17 g, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

24. I § 17 g indsættes efter *stk. 7*, der bliver *stk. 8*, som nyt stykke:

»*Stk. 9.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i stk. 1-8. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af *stk. 2* og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter *stk. 10*.

25. Efter § 17 g indsættes *overskriften*:

»*Høringer m.v.*«

26. § 17 h affattes således:

»§ 17 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 17 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i *stk. 2*, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 2. De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. *stk. 1*, er følgende:

1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 17 b.

frem sætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 3. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 4. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

Stk. 6. Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

- 1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 17 i finder anvendelse.

3) Hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse.

4) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.

5) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.

6) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

7) Hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

8) Hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, resultatet af høringerne, jf. stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 17 g, stk. 9, 2. pkt.

10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget.

11) Andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 17 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrel-

5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

sen afgiver udtalelse efter § 17 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 6. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 17 a, stk. 3. Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 8. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.«

17 i. Kan et projekt, der er omfattet af § 17 a, 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, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 2. Får miljø- og fødevareministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 17 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljø- og fødevareministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 3. Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i § 17 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

§ 17 j. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende

27. I § 17 i, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

28. I § 17 i, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

29. I § 17 i indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

30. I § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, udgår »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt,«, og »§ 17 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til: »§ 17 h, stk. 2, 5 og 6«.

31. I § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes som 2. pkt.:

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2 og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«

32. § 17 j, stk. 1, affattes således:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens

oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Vejdirektoratet samt begrundelsen herfor.

§ 17 k. Træffer Trafik- og Byggestyrelsen 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. Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, nr. 6. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

Stk. 3-4. ---

§ 17 l. Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 17 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til en eksisterende tilladelse, såfremt

begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«

33. I § 17 j, stk. 2, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.

34. I § 17 k, stk. 1, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.

35. I § 17 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«.

36. I § 17 k, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

»Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.«

37. I § 17 k indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

38. I § 17 l, stk. 1, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«, og »såfremt« ændres til: »hvis«.

1-3) ---

§ 17 m. Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder:

1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

2-3) ---

4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i.

5) ---

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. ---

Stk. 4. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet underrette alle de stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

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

§ 17 q. ---

§ 132. ---

Stk. 2-7. ---

Stk. 8. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 17 d og § 17 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

39. I § 17 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: »», jf. § 17 k, stk. 1-5«.

40. I § 17 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 17 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 17 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til: »stk. 5«.

41. I § 17 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

42. I § 17 m, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

43. I § 17 n indsættes som 2. pkt.:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«

44. Efter § 17 q indsættes i *kapitel 2 a*:

»§ 17 r. Transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter dette kapitel eller regler fastsat i medfør af dette kapitel, for et konkret projekt, jf. § 17 a.«

45. I § 132, stk. 8, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.

46. I § 132 indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 6-8, stilles til rådighed for offentligheden.«

§ 135. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1-5) ---

6) i strid med § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 j,

7) i strid med §§ 17 d eller 17 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,

8) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter § 17 j eller

9) ---

Stk. 2-3. ---

§ 3. ---

Stk. 2. 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 et projekt.

b) En eller flere foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

2-3) ---

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.

47. I § 135, stk. 1, nr. 6, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«.

48. I § 135, stk. 1, nr. 7, ændres »§§ 17 d eller 17 j« til: »§ 17 d eller § 17 j, stk. 1«, og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

49. I § 135, stk. 1, nr. 8, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«

I jernbanebane, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og senest ved lov nr. 510 af 1. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, nr. 1, affattes således:

»1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«

2. I § 3, stk. 2, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Dette omfatter også ikke-statslige foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål og repræsenterer mindst 100 medlemmer.«

Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.

3. I § 3, stk. 2, nr. 4, der bliver nr. 5, ændres »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«, og efter »§ 38 j« indsættes: », stk. 1«.

4. I § 3, stk. 2, indsættes som nr. 7:

»7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af følgende elementer:

- a) Banedanmarks udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g.
- b) Gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til § 38 h og § 38 i.
- c) Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 9, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i.
- d) Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.
- e) Indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. § 38 j.«

5) ---

§ 38 a. Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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

5. I § 38 a, stk. 1, udgår »Ved«, efter »bilag 1,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

6. I § 38 a, stk. 2, udgår »Ved«, efter »bilag 2,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og »kræves« ændres til: »kræver«.

7. Overalt i kapitel 6 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.

Stk. 3. Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræves ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Dette kapitels bestemmelser om offentlig høring, jf. § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov.

§ 38 b. ---

Stk. 2. Banedanmark skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt projektet er opført på bilag 2.

§ 38 c. Banedanmarks ansøgning efter § 38 b for et projekt, der er opført på bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets potentielle indvirkning på miljøet, jf. bilag 2 a, og tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, der er relevant for det konkrete projekt.

Stk. 2. Ved ansøgning efter stk. 1 kan Banedanmark fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtæn-

8. § 38 a, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 38 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.«

9. I § 38 a indsættes som *stk. 4* og *5*:

»*Stk. 4.* Et konkret projekt, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1-3, kan i undtagelsestilfælde helt eller delvist fritages fra dette kapitels bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes. Fritagelsen gælder ikke høring efter § 38 i.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om betingelserne og processen for anvendelsen.«

10. I § 38 b, stk. 2, indsættes efter »projekter«: », jf. § 38 a, stk. 2 og 3«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog stk. 3«

11. I § 38 b indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Ønsker Banedanmark, at et projekt, der er omfattet af bilag 2, jf. stk. 2, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. 38 d, stk. 1, skal dette meddeles skriftligt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.«

12. I § 38 c, stk. 1, indsættes efter »§ 38 b«: », stk. 2,«, og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

13. I § 38 c, stk. 2, ændres »projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.

kes 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 a, stk. 2 eller 3. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i bilag 3.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

Stk. 5-7. ---

§ 38 e. ---

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.

14. I § 38 d, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »bilag 2,«: »bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering,« og efter »§ 38 a, stk. 2 eller 3« indsættes: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 38 c«.

15. § 38 d, stk. 3 og 4, ophæves.

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.

16. I § 38 e, stk. 2, 1. pkt., ændres »herunder på grund af særlige forhold ved« til: »f.eks. med hensyn til«.

17. I § 38 f, stk. 1, 2. pkt., udgår »navnlig«, og efter »Banedanmarks« indsættes: »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.

§ 38 f. Banedanmark kan forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g, 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, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

§ 38 g. ---

Stk. 2. Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

1-2) ---

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,

4-6) ---

Stk. 3-5. ---

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

Stk. 7-8. ---

18. I § 38 f, stk. 1, 3. pkt., ændres »stk. 2« til: »§ 38 h, stk. 4«.

19. § 38 f, stk. 2 og 3, ophæves.

20. I § 38 g, stk. 2, nr. 3, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.

21. I § 38 g indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«

Stk. 4-8 bliver herefter stk. 5-9.

22. I § 38 g, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

23. I § 38 g indsættes efter stk. 7, der bliver stk. 8, som nyt stykke:

»*Stk. 9.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i stk. 1-8. Trafik-, Bygge- og Boligstyrel-

§ 38 h. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i § 38 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af § 38 g, stk. 2, og bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at styrelsen 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 den, 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. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 3. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Banedanmark fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

sen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af stk. 2 og bilag 4, som er direkte relevante for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nå frem til den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter stk. 10.

24. Efter § 38 g indsættes *overskriften:*

»Høringer m.v.«

25. § 38 h affattes således:

»§ 38 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, skal myndigheden tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 2. De oplysninger, som myndigheden skal stille til rådighed, jf. stk. 1, er følgende:

- 1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 38 b.
- 2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 38 i finder anvendelse.
- 3) Hvilken myndighed, der skal træffe afgørelse.
- 4) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 5) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 6) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik-, Bygge- og Boligsty-

Stk. 4. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

Stk. 6. Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

- 1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.
- 5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

relsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

7) Hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

8) Hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, resultatet af høringerne, jf. stk. 4, og indhentede oplysninger, jf. § 38 g, stk. 9, 2. pkt.

10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget.

11) Andre end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, og som er relevante for afgørelsen.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen træffer screeningsafgørelse efter § 38 d, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 4. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter § 38 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndighederne mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 5. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver

myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 6. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 38 a, stk. 3. Banedanmark fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 8. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 3-7 for det enkelte projekt.«

26. I § 38 i, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

§ 38 i. Kan et projekt, der er omfattet af § 38 a, 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, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 2. Får miljø- og fødevareministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 38 a, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljø- og fødevareministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen herom med hen-

27. I § 38 i, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »stk. 3«: »og 4«.

blik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 3. Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i § 38 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

§ 38 j. Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Banedanmark samt begrundelsen herfor.

28. I § 38 i indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 38 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 38 h, stk. 1.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

29. I § 38 i, *stk. 3*, der bliver stk. 4, udgår »miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt«, og »§ 38 h, stk. 2, 3 og 5« ændres til: »§ 38 h, stk. 2, 5 og 6«.

30. I § 38 i, *stk. 3*, der bliver stk. 4, indsættes som *2. pkt.*:

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2 og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«

31. § 38 j, *stk. 1*, affattes således:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt 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 og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal, før der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«

32. I § 38 j, *stk. 2*, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.

§ 38 k. Træffer Trafik- og Byggestyrelsen 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. Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, stk.

3. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

Stk. 3-4. ---

§ 38 l. Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 38 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til en eksisterende tilladelse, såfremt

Nr. 1-3) ---

§ 38 m. Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder:

1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

2-3) ---

4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i.

5) ---

33. I § 38 k, stk. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«, efter »indeholde« indsættes: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.

34. I § 38 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«.

35. I § 38 k, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

»Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.

36. I § 38 k indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Vilkår, jf. stk. 2, skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

37. I § 38 l, stk. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«, og »såfremt« ændres til: »hvis«.

38. I § 38 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 38 k, stk. 1-5«.

39. I § 38 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 38 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 38 g, stk. 9, 2. pkt.«, og »stk. 2« ændres til: »stk. 5«.

40. I § 38 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. --

Stk. 4. I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark underrette alle de stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

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

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

§ 112. ---

Stk. 2-3. ---

§ 115 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 38 d og § 38 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.

§ 116. ---

Stk. 2. Med bøde straffes den, der

1) i strid med § 38 b underlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 38 d eller administrativ tilladelse efter § 38 j,

41. I § 38 m, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

42. I § 38 n indsættes som 2. pkt.:

»Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«

43. I § 38 o ændres »§ 17 a, stk. 1 og 2« til: »§ 38 a, stk. 1 og 2«.

44. I § 112 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Transportministeren kan bemyndige statslige selskaber til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a, for et konkret projekt, jf. § 38 a.«

45. I § 115 a, stk. 3, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1,«.

46. I § 115 a indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 1-3, stilles til rådighed for offentligheden.«

47. I § 116, stk. 2, nr. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«.

2) i strid med §§ 38 d eller 38 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,

3) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a eller

4) ---

Stk. 3-5. ---

48. I § 116, stk. 2, nr. 2, ændres »§§ 38 d eller 38 j« til: »§ 38 d eller § 38 j, stk. 1,« og »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«.

49. I § 116, stk. 2, nr. 3, ændres »kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a« til: »§ 38 j, stk. 1«.

2011L0092 — DA — 15.05.2014 — 001.004 — 1

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

- **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2011/92/EU**
 af 13. december 2011
om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet
 (kodifikation)
 (EØS-relevant tekst)
 (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
► M1	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014	L 124	1	25.4.2014

Berigtiget ved:

- **C1** Berigtigelse, EUT L 174 af 3.7.2015, s. 44 (2011/92/EU)
► **C2** Berigtigelse, EUT L 278 af 23.10.2015, s. 29 (2011/92/EU)

▼B

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
2011/92/EU**

af 13. december 2011

**om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning
på miljøet**

(kodifikation)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktions-
måde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de natio-
nale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og
Socialt Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet ⁽³⁾ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder ⁽⁴⁾. Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.
- (2) I henhold til bestemmelserne i artikel 191 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bygger Unionens politik på miljøområdet navnlig på forsigtighedsprincippet og princippet om forebyggende indsats, princippet om indgreb over for miljøskader fortrinsvis ved kilden og princippet om, at forureneren betaler. Indvirkningerne på miljøet bør tages i betragtning på et så tidligt stadium som muligt i alle tekniske planlægnings- og beslutningsprocesser.
- (3) Principperne for vurdering af indvirkningerne på miljøet bør harmoniseres navnlig med hensyn til, hvilke projekter der bør underkastes vurdering, bygherrens hovedforpligtelser og indholdet af vurderingen. Medlemsstaterne bør kunne fastsætte strengere miljøbeskyttelsesregler.
- (4) Det forekommer derudover nødvendigt at virkeliggøre et af Unionsens mål inden for miljøbeskyttelse og livskvalitet.

⁽¹⁾ EUT C 248 af 25.8.2011, s. 154.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 13.9.2011 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 15.11.2011.

⁽³⁾ EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40.

⁽⁴⁾ Jf. bilag VI, del A.

▼B

- (5) Unionens miljølovgivning omfatter bestemmelser, som sætter offentlige myndigheder og andre organer i stand til at træffe beslutninger, som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet samt på menneskers sundhed og trivsel.
- (6) Der bør fastlægges generelle principper for vurdering af indvirkningerne på miljøet med henblik på at udbygge og samordne procedurene for tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få betydelig indvirkning på miljøet.
- (7) Tilladelse til offentlige og private projekter, som kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, bør først gives efter en vurdering af de væsentlige indvirkninger på miljøet, disse projekter kan forventes at få, er blevet foretaget. Denne vurdering bør foretages på grundlag af relevante oplysninger fra bygherren og eventuelt også fra de myndigheder og den offentlighed, der forventes at blive berørt af projektet.
- (8) Projekter inden for visse kategorier har væsentlige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør principielt underkastes en systematisk vurdering.
- (9) Projekter inden for andre kategorier har ikke nødvendigvis i alle tilfælde væsentlige indvirkninger på miljøet, og sådanne projekter bør underkastes en vurdering, når medlemsstaterne finder, at de kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet.
- (10) Medlemsstaterne kan, ud fra hvor væsentlige disse projekters indvirkninger på miljøet er, fastsætte tærskelværdier eller kriterier for, hvilke af dem der bør underkastes en vurdering. Medlemsstaterne bør ikke være forpligtet til at foretage en individuel gennemgang af projekter, der ligger under disse tærskler, eller som ikke opfylder disse kriterier.
- (11) Når medlemsstaterne fastsætter sådanne tærskelværdier eller kriterier eller foretager en individuel gennemgang af projekterne for at fastlægge, hvilke der bør underkastes en vurdering på grund af deres væsentlige indvirkninger på miljøet, bør de tage hensyn til de relevante udvælgelseskriterier, som er fastsat i dette direktiv; i overensstemmelse med nærhedsprincippet er medlemsstaterne nærmest til at anvende sådanne kriterier i de konkrete tilfælde.
- (12) For de projekter, der underkastes en vurdering, bør der gives visse mindsteoplysninger vedrørende projektet og dets indvirkninger.
- (13) Der bør fastlægges en procedure, som sætter en bygherre i stand til at indhente en udtalelse fra de kompetente myndigheder om indholdet og omfanget af de oplysninger, der skal udarbejdes og fremlægges med henblik på vurderingen. Medlemsstaterne kan efter denne procedure bl.a. pålægge bygherren at fremlægge alternative løsninger til de projekter, som vedkommende agter at indgive ansøgning om.
- (14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets reproduktions-evne, som er selve grundlaget for livets fornyelse.

▼ B

- (15) Det er ønskeligt at fastlægge styrkede bestemmelser om miljøkonsekvensvurdering på tværs af landegrænserne for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan. Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 25. februar 1991 konventionen om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne, og ratificerede den den 24. juni 1997.
- (16) En effektiv offentlig deltagelse i beslutningstagningen giver offentligheden mulighed for at fremsætte udtalelser og give udtryk for betænkeligheder, som kan være relevante for beslutningerne, og som beslutningstageren kan tage hensyn til, således at ansvarlighed og gennemsigtighed i beslutningsprocessen fremmes og offentlighedens opmærksomhed omkring miljøspørgsmål og dens støtte til beslutningerne øges.
- (17) En sådan deltagelse, herunder deltagelse af sammenslutninger, organisationer og grupper, især ikke-statslige organisationer, som fremmer miljøbeskyttelse, bør derfor fremmes, bl.a. ved at fremme uddannelse af offentligheden på miljøområdet.
- (18) Det Europæiske Fællesskab undertegnede FN/ECE-konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen), den 25. juni 1998 og ratificerede den den 17. februar 2005.
- (19) Et af Århuskonventionens formål er at sikre retten til offentlig deltagelse i beslutningsprocessen på miljøområdet med henblik på at bidrage til at beskytte ethvert menneskes ret til at leve i et miljø, der er passende for hans eller hendes sundhed og trivsel.
- (20) Artikel 6 i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende de konkrete aktiviteter, der er opført i konventionens bilag I, og aktiviteter, som ikke er indeholdt i nævnte bilag I, men som kan have væsentlige indvirkninger på miljøet.
- (21) Artikel 9, stk. 2 og 4, i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om adgang til ved en domstol eller ved andre procedurer at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne om offentlig deltagelse i konventionens artikel 6.
- (22) Der er imidlertid ikke grund til at anvende dette direktiv på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges ved dette direktiv, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen.
- (23) Det kan endvidere i undtagelsestilfælde være hensigtsmæssigt at fritage et konkret projekt for de vurderingsprocedurer, der er fastsat i dette direktiv på betingelse af, at Kommissionen og den berørte offentlighed underrettes på passende måde.
- (24) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af handlingens omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf.

▼B

artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (25) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag V, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv vedrører vurderingen af de indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter, der er af en sådan beskaffenhed, at de vil kunne påvirke miljøet væsentligt.

2. I dette direktiv forstås ved:

a) »projekt«:

- gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder
- andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden

b) »bygherre«: enten den person, der ansøger om godkendelse af et privat projekt, eller den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt

c) »tilladelse«: afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet

d) »offentlighed«: en eller flere fysiske eller juridiske personer og i henhold til national lovgivning eller praksis disses foreninger, organisationer eller grupper

e) »den berørte offentlighed«: den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2. Med henblik på denne definition anses ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som opfylder alle krav efter national lovgivning, for at have en interesse

f) »kompetente myndighed(er)«: myndighed(er), som medlemsstaterne udpeger til at udføre de opgaver, der følger af dette direktiv

▼M1

g) »miljøkonsekvensvurdering«: en proces bestående af:

- i) bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensvurderingsrapport, jf. artikel 5, stk. 1 og 2
- ii) gennemførelse af høringer, jf. artikel 6 og, hvis det er relevant, artikel 7

▼M1

- iii) den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensvurderingsrapporten 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
- iv) den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. iii) omhandlede undersøgelse og, i givet fald, dens egen supplerende undersøgelse, og
- v) indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8a omhandlede afgørelser.

3. Medlemsstaterne kan fra sag til sag, og såfremt der er hjemmel hertil i national ret, beslutte ikke at anvende dette direktiv på projekter, eller dele af projekter, der alene tjener et forsvarsformål eller projekter, der alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis de vurderer, at en sådan anvendelse ville skade disse formål.

▼B*Artikel 2***▼M1**

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige foranstaltninger for at sikre, 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 vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse. Disse projekter er defineret i artikel 4.

2. Miljøkonsekvensvurderingen kan indgå i medlemsstaternes gældende procedurer for tilladelse til projekter eller, i mangel heraf, i andre procedurer eller i de procedurer, der skal udarbejdes for at opfylde dette direktivs målsætninger.

3. For projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører både fra nærværende direktiv og fra Rådets direktiv 92/43/EØF⁽¹⁾ og/eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF⁽²⁾, sikrer medlemsstaterne, hvor relevant, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i nævnte EU-lovgivning.

For projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører både fra dette direktiv og fra anden EU-lovgivning end de i første afsnit anførte direktiver, kan medlemsstaterne fastlægge en samordnet og/eller fælles procedure.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EUT L 206 af 22.7.1992, s. 7).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7).

▼ M1

Efter den i første og andet afsnit omhandlede samordnede procedure bestræber medlemsstaterne sig på at samordne de forskellige vurderinger af et givet projekts indvirkninger på miljøet, som den relevante EU-lovgivning kræver, ved at udpege en myndighed til dette formål, uden at dette berører eventuelle modstridende bestemmelser i anden relevant EU-lovgivning.

Efter den i første og andet afsnit omhandlede fælles procedure bestræber medlemsstaterne sig på at foretage en fælles vurdering af et givet projekts indvirkninger på miljøet, som den relevante EU-lovgivning kræver, uden at dette berører eventuelle modstridende bestemmelser i anden relevant EU-lovgivning.

Kommissionen forelægger retningslinjer vedrørende fastlæggelsen af eventuelle samordnede eller fælles procedurer for projekter, der er underkastet vurderinger i henhold til både dette direktiv og direktiv 92/43/EØF, 2000/60/EF, 2009/147/EF eller 2010/75/EU.

4. Med forbehold af artikel 7, kan medlemsstaterne i undtagelsestilfælde fritage et konkret projekt fra de i nærværende direktiv fastsatte bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.

▼ B

Medlemsstaterne skal i så fald:

- a) undersøge, om der bør foretages en anden form for vurdering
- b) stille oplysninger, der er fremkommet i henhold til andre former for vurdering som nævnt under litra a), oplysninger vedrørende afgørelsen om at indrømme undtagelsen samt grundene til, at den er blevet indrømmet, til rådighed for den berørte offentlighed
- c) forud for tilladelsen underrette Kommissionen om begrundelsen for den indrømmede undtagelse samt give den de oplysninger, som de i givet fald stiller til rådighed for deres egne statsborgere.

Kommissionen fremsender straks de modtagne dokumenter til de øvrige medlemsstater.

Kommissionen underretter hvert år Europa Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette stykke.

▼ M1

5. Med forbehold af artikel 7 kan medlemsstaterne i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, fritage dette projekt fra de i dette direktiv fastlagte bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med dette direktiv opfyldes.

Fra den 16. maj 2017 underretter medlemsstaterne hvert andet år Kommissionen om alle anvendelser af denne fritagelse.

Artikel 3

1. Miljøkonsekvensvurderingen skal, afhængigt af hvert enkelt tilfælde, bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

- a) befolkning og menneskers sundhed

▼M1

- b) biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF
 - c) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
 - d) materielle goder, kulturarv og landskabet
 - e) samspillet mellem faktorerne i litra a)-d).
2. Virkningerne nævnt i stk. 1 på de deri fastsatte faktorer omfatter de forventede virkninger af et projekts sårbarhed over for risici for større ulykker og/eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

▼B*Artikel 4*

1. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal projekter, der er opført i bilag I, underkastes en vurdering i henhold til artikel 5-10.
2. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal medlemsstaterne afgøre, om projektet skal vurderes i henhold til artikel 5-10, for projekter, der er opført i bilag II. Medlemsstaterne skal foretage denne afgørelse ved hjælp af:
 - a) en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde,
 - eller
 - b) tærskelværdier eller kriterier fastsat af medlemsstaten.

Medlemsstaterne kan beslutte at anvende begge de i litra a) og b) nævnte procedurer.

▼M1

3. Ved en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde eller ved fastsættelse af tærskelværdier eller kriterier i henhold til stk. 2 skal der tages hensyn til de relevante udvælgelseskriterier i bilag III. Medlemsstaterne kan fastsætte tærskelværdier eller kriterier for, hvornår det ikke er nødvendigt at underkaste projekter hverken afgørelsen i henhold til stk. 4 og 5 eller en miljøkonsekvensvurdering, og/eller tærskelværdier eller kriterier for, hvornår projekter under alle omstændigheder skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering uden at skulle underkastes en afgørelse i henhold til stk. 4 og 5.
4. Beslutter medlemsstaterne at kræve en afgørelse for så vidt angår projekter i de kategorier, der er opført i bilag II, skal bygherren fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. En detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger der skal fremlægges, findes i bilag IIA. Bygherren skal, hvis det er relevant, tage hensyn til de tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end dette direktiv. Bygherren kan også fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.
5. Den kompetente myndighed træffer sin afgørelse på grundlag af de oplysninger, som bygherren har fremlagt i overensstemmelse med stk. 4, og, om relevant, under hensyntagen til resultaterne af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end dette direktiv. Afgørelsen skal gøres offentlig tilgængelig, og:

▼ M1

- a) hvis det besluttes, at det er nødvendigt med en miljøkonsekvensvurdering, anføre hovedårsagerne til, at der kræves en sådan vurdering, med henvisning til de i bilag III opførte relevante kriterier, eller
- b) hvis det besluttes, at det ikke er nødvendigt med en miljøkonsekvensvurdering, anføre hovedårsagerne til ikke at kræve en sådan vurdering med henvisning til de i bilag III opførte relevante kriterier, og, såfremt bygherren har fremlagt dem, anføre særkender ved projektet og/eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

6. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed træffer sin afgørelse hurtigst muligt og inden for en tidsfrist på højst 90 dage fra den dato, hvor bygherren har fremlagt alle de i stk. 4 krævede oplysninger. I særlige tilfælde, f.eks. med hensyn til projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan den kompetente myndighed forlænge fristen for at træffe afgørelse; i så fald underretter den kompetente myndighed skriftligt bygherren om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse.

▼ B*Artikel 5***▼ M1**

1. Såfremt der kræves en miljøkonsekvensvurdering, skal bygherren udfærdige og fremlægge en miljøkonsekvensvurderingsrapport. De oplysninger, som bygherren skal give, skal mindst omfatte:
 - a) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender
 - b) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet
 - c) en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet
 - d) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren 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
 - e) et ikke-teknisk resumé af de i litra a)-d) omhandlede oplysninger, og
 - f) alle yderligere oplysninger omhandlet i bilag IV, som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projektype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

▼ M1

Såfremt der afgives en udtalelse i medfør af stk. 2, skal miljøkonsekvensvurderingsrapporten 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 miljøkonsekvensvurderingsrapporten tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning.

2. Anmoder bygherren herom, skal den kompetente myndighed under hensyntagen til de af bygherren fremlagte oplysninger, navnlig oplysningerne om projektets særlige karakteristika, herunder dets placering og tekniske kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet, afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensvurderingsrapporten i henhold til stk. 1. Den kompetente myndighed hører de i artikel 6, stk. 1, nævnte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse.

Medlemsstaterne kan også kræve, at de kompetente myndigheder afgiver en udtalelse som omhandlet i første afsnit, uanset om bygherren anmoder derom.

3. For at sikre, at miljøkonsekvensvurderingsrapporten er fuldstændig og af god kvalitet:

- a) sikrer bygherren, at miljøkonsekvensvurderingsrapporten udarbejdes af kompetente eksperter
- b) sikrer den kompetente myndighed, at den har, eller efter behov har adgang til, tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensvurderingsrapporten, og
- c) indhenter den kompetente myndighed om nødvendigt sådanne supplerende oplysninger fra bygherren, jf. bilag IV, som er direkte relevante for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.

▼ B

4. Medlemsstaterne sørger om nødvendigt for, at myndigheder, som måtte være i besiddelse af relevante oplysninger, jf. navnlig artikel 3, stiller disse til rådighed for bygherren.

*Artikel 6***▼ M1**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at myndigheder, som på grund af deres særlige ansvar på miljøområdet eller deres lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af projektet, får mulighed for at afgive udtalelse om de oplysninger, som bygherren har fremlagt, og om ansøgningen om tilladelse, idet der, hvis det er relevant, tages hensyn til de i artikel 8a, stk. 3, omhandlede tilfælde. Medlemsstaterne udpeger i dette øjemed de myndigheder, der skal høres, enten generelt eller i hvert enkelt tilfælde. Disse myndigheder underrettes om de oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5. De nærmere regler for denne høring fastsættes af medlemsstaterne.

2. For at sikre offentlighedens effektive deltagelse i beslutningsprocedurene informeres offentligheden elektronisk og ved offentligt opslag

▼M1

eller ved andre egnede midler om følgende tidligt i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives:

▼B

- a) ansøgningen om tilladelse
- b) det forhold, at projektet er underkastet en procedure med miljøkonsekvensvurdering, og eventuelt at artikel 7 finder anvendelse
- c) de kompetente myndigheder, der har ansvaret for at træffe afgørelsen, hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål
- d) karakteren af eventuelle afgørelser eller udkastet til afgørelsen, hvis et sådant foreligger
- e) hvorvidt de oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5, er til rådighed
- f) hvornår, hvor og hvordan de relevante oplysninger stilles til rådighed
- g) hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlig deltagelse, jf. stk. 5.

3. Medlemsstaterne sikrer, at den berørte offentlighed får adgang til følgende inden for rimelige tidsfrister:

- a) alle oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5
- b) i overensstemmelse med national lovgivning de vigtigste rapporter og anbefalinger, der er indgivet til den eller de kompetente myndighed(er) på det tidspunkt, hvor den berørte offentlighed informeres i henhold til nærværende artikels stk. 2
- c) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang til miljøoplysninger⁽¹⁾, andre end de i stk. 2 i denne artikel omhandlede oplysninger, som har relevans for afgørelsen i overensstemmelse med artikel 8 i nærværende direktiv, og som først er til rådighed, efter at den berørte offentlighed er blevet informeret i henhold til stk. 2 i nærværende artikel.

4. Den berørte offentlighed skal tidligt og effektivt have mulighed for at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, og skal med henblik herpå have ret til at fremsætte kommentarer og udtalelser, mens alle muligheder stadig står åbne, over for den eller de kompetente myndighed(er), inden der træffes afgørelse vedrørende tilladelsen.

⁽¹⁾ EUT L 41 af 14.2.2003, s. 26.

▼M1

5. De nærmere bestemmelser om information af offentligheden, f.eks. ved opslag inden for en vis radius eller offentliggørelse i lokale dagblade, og om høring af den berørte offentlighed, f.eks. ved skriftlig fremlæggelse eller offentlig høring, fastlægges af medlemsstaterne. Medlemsstaterne træffer 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.

6. Der fastsættes rimelige tidsrammer for de forskellige faser, der giver tilstrækkelig tid til:

- a) at informere de myndigheder, der henvises til i stk. 1, og offentligheden, og
- b) at de myndigheder, der henvises til i stk. 1, og den berørte offentlighed kan forberede sig på og opnå reel deltagelse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er omfattet af denne artikel.

7. Tidsrammerne for høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensvurderingsrapporten, jf. artikel 5, stk. 1, må ikke være kortere end 30 dage.

▼B*Artikel 7*

1. Konstaterer en medlemsstat, at et projekt kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat, eller anmoder en medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad, herom, fremsender den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført, snarest muligt og senest på det tidspunkt, hvor den oplyser sine egne borgere derom, bl.a. følgende oplysninger til den berørte medlemsstat:

- a) en beskrivelse af projektet tillige med alle foreliggende oplysninger om dets eventuelle grænseoverskridende virkninger
- b) oplysninger om karakteren af den afgørelse der vil kunne træffes.

Den medlemsstat på hvis område projektet påtænkes udført giver den anden medlemsstat en rimelig frist til at angive, om den ønsker at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, og kan tilføje de oplysninger, der er nævnt i stk. 2 i nærværende artikel.

2. Hvis en medlemsstat, som modtager oplysninger i medfør af stk. 1, angiver, at den agter at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, skal den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført, hvis den ikke allerede har gjort dette, sende den berørte medlemsstat de oplysninger, der skal gives i henhold til artikel 6, stk. 2, og stilles til rådighed i henhold til artikel 6, stk. 3, litra a) og b).

3. De enkelte medlemsstater skal også, i den udstrækning de er berørt:

- a) sørge for, at de i stk. 1 og 2 nævnte oplysninger inden for en rimelig frist bliver tilgængelige for de myndigheder, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, samt for den berørte offentlighed i den medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad, og

▼B

- b) sikre, at de myndigheder, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, og den berørte offentlighed, inden der gives tilladelse til projektet, inden for en rimelig frist får mulighed for at udtale sig om de oplysninger, der er fremlagt for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført.

▼M1

4. De berørte medlemsstater skal foretage høringer om bl.a. projektets eventuelle grænseoverskridende virkninger og de foranstaltninger, der er påtænkt for at begrænse eller undgå sådanne virkninger, og skal fastsætte en tidsramme for varigheden af høringsperioden.

Alle sådanne høringer kan foretages via et passende fælles organ.

5. De nærmere bestemmelser for gennemførelsen af denne artikels stk. 1-4, herunder om tidsrammerne for høringer, fastsættes af de berørte medlemsstater på grundlag af de nærmere bestemmelser og tidsrammer, der henvises til i artikel 6, stk. 5-7, og skal være af en sådan karakter, at de giver den berørte offentlighed på den berørte medlemsstats område mulighed for effektivt at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, vedrørende projektet.

Artikel 8

Der skal tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5-7.

Artikel 8a

1. Afgørelsen om tilladelse skal mindst omfatte følgende oplysninger:
 - a) den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion
 - b) alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt, hvis det er relevant, overvågningsforanstaltninger.
2. Afgørelsen om at nægte tilladelse skal anføre hovedårsagerne til ikke at give tilladelse.
3. Såfremt en medlemsstat gør brug af andre af de i artikel 2, stk. 2, omhandlede procedurer end tilladelsesprocedurerne, anses kravene i henholdsvis stk. 1 og 2 i nærværende artikel for opfyldt, når en afgørelse udstedt i forbindelse med disse procedurer indeholder de i disse stykker omhandlede oplysninger, og der er indført mekanismer, der gør det muligt at opfylde kravene i stk. 6 i nærværende artikel.
4. I overensstemmelse med de i stk. 1, litra b), omhandlede krav sikrer medlemsstaterne, at projektets særkender og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om

▼M1

muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren og fastlægger procedurerne for overvågning af væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Typen af parametre, der skal overvåges, og varigheden af overvågningen skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger, der er indført som følge af anden EU-lovgivning end dette direktiv og af national lovgivning, med henblik på at undgå dobbeltovervågning.

5. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed træffer de i stk. 1-3 omhandlede afgørelser inden for en rimelig tidsfrist.

6. Når den kompetente myndighed træffer afgørelse om at give tilladelse, sikrer den sig, at den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser stadig er tidssvarende. Med henblik herpå kan medlemsstaterne fastsætte tidsrammer for gyldigheden af den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser.

▼B*Artikel 9***▼M1**

1. Når der er truffet afgørelse om at give eller nægte tilladelse, informerer den eller de kompetente myndigheder straks offentligheden og de myndigheder, der henvises til i artikel 6, stk. 1, herom i overensstemmelse med de nationale procedurer, og sikrer, at følgende oplysninger er tilgængelige for offentligheden og de i artikel 6, stk. 1, omhandlede myndigheder, idet der, hvis det er relevant, tages hensyn til de i artikel 8a, stk. 3, omhandlede tilfælde:

- a) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet til afgørelsen som omhandlet i artikel 8a, stk. 1 og 2
- b) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse. Dette omfatter også resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5-7, og hvorledes disse resultater er indarbejdet eller på anden måde taget i betragtning, navnlig de i artikel 7 omhandlede kommentarer fra de berørte medlemsstater.

▼B

2. Den eller de kompetente myndighed(er) underretter alle medlemsstater, der er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 7, og sender dem de oplysninger, der henvises til i stk. 1 i nærværende artikel.

De hørt medlemsstater sikrer, at de pågældende oplysninger stilles til rådighed på passende vis for den berørte offentlighed på deres eget område.

▼ M1*Artikel 9a*

Medlemsstaterne sikrer, at den eller de kompetente myndigheder udfører de opgaver, der følger af dette direktiv, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt.

Er den kompetente myndighed også bygherren, sørger medlemsstaterne, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, i det mindste for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af de opgaver, der følger af dette direktiv.

▼ B*Artikel 10*▼ M1

Med forbehold af direktiv 2003/4/EF, berører dette direktiv ikke de kompetente myndigheders pligt til at overholde begrænsninger, som er indført i medfør af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser samt gældende sædvane eller praksis vedrørende industrielle hemmeligheder og forretningshemmeligheder, herunder intellektuel ejendomsret og hensynet til almenvellet.

▼ B

Når artikel 7 finder anvendelse, er tilsendelse af oplysninger til eller modtagelse af oplysninger fra en anden medlemsstat underlagt de begrænsninger, der gælder i den medlemsstat, hvor projektet foreslås gennemført.

▼ M1*Artikel 10a*

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i medfør af dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

▼ B*Artikel 11*

1. Medlemsstaterne sikrer inden for rammerne af deres relevante nationale lovgivning, at medlemmerne af den berørte offentlighed:

- a) som har tilstrækkelig interesse, eller
- b) som gør gældende at en rettighed er krænket, når dette er en forudsætning i henhold til en medlemsstats 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 dette direktivs bestemmelser om offentlig deltagelse.

2. Medlemsstaterne afgør, på hvilket stadium der kan rejses indsigelse mod afgørelser, handlinger eller undladelser.

▼B

3. Medlemsstaterne fastsætter, hvad der forstås ved tilstrækkelig interesse og krænkelse af en rettighed, i overensstemmelse med målet om at give den berørte offentlighed vidtgående adgang til klage og domstolsprøvelse. Med henblik på stk. 1, litra a) anses den interesse, som enhver ikke-statslig organisation, jf. artikel 1, stk. 2, måtte have, for tilstrækkelig. I forbindelse med stk. 1, litra b) i nærværende artikel anses sådanne organisationer også for at have rettigheder, der kan krænkес.

4. Denne artikel udelukker ikke muligheden for at indgive en foreløbig klage til en administrativ myndighed og påvirker ikke kravet om, at de administrative klagemuligheder skal være udtømt, inden sagen kan påklages eller indbringes for domstolene, såfremt et sådant krav findes i den nationale lovgivning.

Disse procedurer skal være fair, rimelige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

5. Med henblik på at gøre bestemmelserne i denne artikel mere effektive sikrer medlemsstaterne, at praktiske oplysninger om adgang til klage- og domstolsprøvelse stilles til rådighed for offentligheden.

Artikel 12

1. Medlemsstaterne og Kommissionen udveksler oplysninger om erfaringerne med hensyn til anvendelsen af dette direktiv.

▼M1

2. Hvert sjette år fra den 16. maj 2017 underretter medlemsstaterne, såfremt sådanne data foreligger, navnlig Kommissionen om:

- a) antallet af projekter som omhandlet i bilag I og II, der er gjort til genstand for en miljøkonsekvensvurdering i henhold til artikel 5-10
- b) miljøkonsekvensvurderingernes fordeling på de projektkategorier, der er opført i bilag I og II
- c) antallet af projekter som omhandlet i bilag II, der er gjort til genstand for en afgørelse i henhold til artikel 4, stk. 2
- d) den gennemsnitlige varighed af miljøkonsekvensvurderingsprocessen
- e) de generelle skøn vedrørende de gennemsnitlige direkte omkostninger ved miljøkonsekvensvurderinger, herunder indvirkningerne af anvendelsen af dette direktiv på små og mellemstore virksomheder

▼B

3. På grundlag af denne udveksling af oplysninger forelægger Kommissionen om fornødent supplerende forslag for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at sikre en tilstrækkelig samordnet gennemførelse af dette direktiv.

Artikel 13

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

▼B*Artikel 14*

Direktiv 85/337/EØF som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag V, del A, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag V, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag VI.

Artikel 15

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

PROJEKTER OMHANDLET I ARTIKEL 4, STK. 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) Kernkraftværker og andre kernereaktorer herunder demontering og nedlukning af sådanne kernkraftværker eller reaktorer⁽¹⁾ (bortset fra forskningsanlæg til fremstilling og forarbejdning af spaltelige og fertile stoffer, hvis maksimumkapacitet 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) Integreerede jern- og stålværker til fremstilling af råjern og råstål.

b) Anlæg til udvinding af non-ferro råmetaller af malme, koncentreter 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 friktionspåkninger, 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. Integreerede 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)

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

▼B

- 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.
7. a) Nyanlæg til jernbanefjertrafik 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 persønækvivalenter som defineret i artikel 2, nr. 6, i Rådets direktiv 91/271/EØF af 21. maj 1991 om rensning af byspildevand⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ I dette direktiv forstås ved »lufthavn« en lufthavn, som svarer til definitionen i Chicago-overenskomsten af 1944 om oprettelse af Organisationen for International Civil Luftfart (bilag 14).

⁽²⁾ I dette direktiv forstås ved »motortrafikveje« en vej, der svarer til definitionen i ECE-aftalen af 15. november 1975 om internationale hovedtrafikårer.

⁽³⁾ EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3.

⁽⁴⁾ EFT L 135 af 30.5.1991, s. 40.

▼B

14. Udvinding 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.

▼C2

17. Anlæg til intensiv fjerkræavl og svineavl med mere end:
 - a) 85 000 pladser til slagtekyllinger, 60 000 pladser til høner
 - b) 3 000 pladser til slagtesvin (over 30 kg), eller
 - c) 900 pladser til søer.

▼B

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.

(1) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 114.

▼B

BILAG II

PROJEKTER OMHANDLET I ARTIKEL 4, STK. 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 I).
 - 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 I).
 - 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 malm samt bituminøs skifer.
3. ENERGIINDUSTRIEN
 - a) Industrianlæg til fremstilling af elektricitet, damp og varmt vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
 - b) Industrianlæg til transport af gas, damp og varmt vand; transport af elektricitet gennem luftledninger (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
 - 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 I).
 - 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 I, med henblik på geologisk lagring i medfør af direktiv 2009/31/EF.

▼B

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 I).
 - 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 I)
 - 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.

▼B

- 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 I).
 - 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 I).
 - e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
 - 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 I).
 - 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 røledninger til transport af CO₂-strømme med henblik på geologisk lagring (projekter, der ikke er omfattet af bilag I).
 - 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 I.
 - m) Anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, som ikke er omfattet af bilag I.

▼B

11. ANDRE PROJEKTER

- a) Permanente væddeløbs- og prøvekørselsbaner for motorkøretøjer.
- b) Anlæg til bortskaffelse af affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
- c) Rensningsanlæg (projekter, som ikke er omfattet af bilag I).
- 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 kernofibre.
- 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) ► **C1** Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag I). ◀
- b) Projekter i bilag I, som udelukkende eller hovedsagelig tjener til udvikling og afprøvning af nye metoder eller produkter, og som ikke anvendes mere end to år.

▼ **MI***BILAG II A***OPLYSNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 4, STK. 4**

(OPLYSNINGER FRA BYGHERREN OM DE I BILAG II 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 naturessourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet.
4. Der skal, hvor det er relevant, tages hensyn til kriterierne i bilag III ved indsamlingen af oplysninger i overensstemmelse med punkt 1-3.

▼ **M1***BILAG III***UDVÆLGELSESKRITERIER OMHANDLET I ARTIKEL 4, STK. 3**

(KRITERIER TIL BESTEMMELSE AF, HVORVIDT PROJEKTER OPFØRT I BILAG II 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.

▼ M1**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.

▼ **MI***BILAG IV***OPLYSNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 5, STK. 1**

(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 (reference-scenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres, for så vidt naturlige ændringer i forhold til reference-scenariet 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)

▼M1

- 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 ⁽¹⁾ eller Rådets direktiv 2009/71/Euratom ⁽²⁾ 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.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU af 4. juli 2012 om kontrol med risikoen for større ulykke med farlige stoffer og om ændring og efterfølgende opførelse af Rådets direktiv 96/82/EF (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 1).

⁽²⁾ Rådets direktiv 2009/71/Euratom af 25. juni 2009 om EF-rammestemmelser for nukleare anlægs nukleare sikkerhed (EUT L 172 af 2.7.2009, s. 18).

▼B*BILAG V*

DEL A

Ophævet direktiv med oversigt over ændringer

(jf. artikel 14)

Rådets direktiv 85/337/EØF
(EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40)

Rådets direktiv 97/11/EF
(EFT L 73 af 14.3.1997, s. 5)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF
(EUT L 156 af 25.6.2003, s. 17)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF
(EUT L 140 af 5.6.2009, s. 114)

DEL B

Liste over frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 14)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
85/337/EØF	3. juli 1988
97/11/EF	14. marts 1999
2003/35/EF	25. juni 2005
2009/31/EF	25. juni 2011

*BILAG VI***Sammenligningstabel**

Direktiv 85/337/EOF	Nærværende direktiv
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2, første afsnit	Artikel 1, stk. 2, indledning
Artikel 1, stk. 2, andet afsnit, indledning	Artikel 1, stk. 2, litra a), indledning
Artikel 1, stk. 2, andet afsnit, første led	Artikel 1, stk. 2, litra a), første led
Artikel 1, stk. 2, andet afsnit, andet led	Artikel 1, stk. 2, litra a), andet led
Artikel 1, stk. 2, tredje afsnit	Artikel 1, stk. 2, litra b)
Artikel 1, stk. 2, fjerde afsnit	Artikel 1, stk. 2, litra c)
Artikel 1, stk. 2, femte afsnit	Artikel 1, stk. 2, litra d)
Artikel 1, stk. 2, sjette afsnit	Artikel 1, stk. 2, litra e)
Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 2, litra f)
Artikel 1, stk. 4	Artikel 1, stk. 3
Artikel 1, stk. 5	Artikel 1, stk. 4
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2
Artikel 2, stk. 2a	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 4
Artikel 3, indledning	Artikel 3, indledning
Artikel 3, første led	Artikel 3, litra a)
Artikel 3, andet led	Artikel 3, litra b)
Artikel 3, tredje led	Artikel 3, litra c)
Artikel 3, fjerde led	Artikel 3, litra d)
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 5, stk. 2	Artikel 5, stk. 2
Artikel 5, stk. 3, indledning	Artikel 5, stk. 3, indledning
Artikel 5, litra 3, første led	Artikel 5, stk. 3, litra a)
Artikel 5, litra 3, andet led	Artikel 5, stk. 3, litra b)
Artikel 5, litra 3, tredje led	Artikel 5, stk. 3, litra c)
Artikel 5, litra 3, fjerde led	Artikel 5, stk. 3, litra d)
Artikel 5, litra 3, femte led	Artikel 5, stk. 3, litra e)
Artikel 5, stk. 4	Artikel 5, stk. 4

▼B

Direktiv 85/337/EØF	Nærværende direktiv
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7, stk. 1, indledning	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, indledning
Artikel 7, stk. 1, litra a)	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra a)
Artikel 7, stk. 1, litra b)	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra b)
Artikel 7, stk. 1, afslutning	Artikel 7, stk. 1, andet afsnit
Artikel 7, stk. 2 til artikel 7, stk. 5	Artikel 7, stk. 2 til artikel 7, stk. 5
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9, stk. 1, indledning	Artikel 9, indledning
Artikel 9, stk. 1, første led	Artikel 9, stk. 1, litra a)
Artikel 9, stk. 1, andet led	Artikel 9, stk. 1, litra b)
Artikel 9, stk. 1, tredje led	Artikel 9, stk. 1, litra c)
Artikel 9, stk. 2	Artikel 9, stk. 2
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 10a, stk. 1	Artikel 11, stk. 1
Artikel 10a, stk. 2	Artikel 11, stk. 2
Artikel 10a, stk. 3	Artikel 11, stk. 3
Artikel 10a, stk. 4 og 5	Artikel 11, stk. 4, første og andet afsnit
Artikel 10a, stk. 6	Artikel 11, stk. 5
Artikel 11, stk. 1	Artikel 12, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 12, stk. 2
Artikel 11, stk. 3	—
Artikel 11, stk. 4	Artikel 12, stk. 3
Artikel 12, stk. 1	—
Artikel 12, stk. 2	Artikel 13
—	Artikel 14
—	Artikel 15
Artikel 14	Artikel 16
Bilag I, punkt 1	Bilag I, punkt 1
Bilag I, punkt 2, første led	Bilag I, punkt 2, litra a)
Bilag I, punkt 2, andet led	Bilag I, punkt 2, litra b)
Bilag I, punkt 3, litra a)	Bilag I, punkt 3, litra a)
Bilag I, punkt 3, litra b), indledning	Bilag I, punkt 3, litra b), indledning
Bilag I, punkt 3, litra b), første led	Bilag I, punkt 3, litra b), nr. i)
Bilag I, punkt 3, litra b), andet led	Bilag I, punkt 3, litra b), nr. ii)

▼B

Direktiv 85/337/EOF	Nærværende direktiv
Bilag I, punkt 3, litra b), tredje led	Bilag I, punkt 3, litra b), nr. iii)
Bilag I, punkt 3, litra b), fjerde led	Bilag I, punkt 3, litra b), nr. iv)
Bilag I, punkt 3, litra b), femte led	Bilag I, punkt 3, litra b), nr. v)
Bilag I, punkt 4, første led	Bilag I, punkt 4, litra a)
Bilag I, punkt 4, andet led	Bilag I, punkt 4, litra b)
Bilag I, punkt 5	Bilag I, punkt 5
Bilag I, punkt 6, indledning	Bilag I, punkt 6, indledning
Bilag I, punkt 6, nr. i)	Bilag I, punkt 6, litra a)
Bilag I, punkt 6, nr. ii)	Bilag I, punkt 6, litra b)
Bilag I, punkt 6, nr. iii)	Bilag I, punkt 6, litra c)
Bilag I, punkt 6, nr. iv)	Bilag I, punkt 6, litra d)
Bilag I, punkt 6, nr. v)	Bilag I, punkt 6, litra e)
Bilag I, punkt 6, nr. vi)	Bilag I, punkt 6, litra f)
Bilag I, punkt 7-15	Bilag I, punkt 7-15
Bilag I, punkt 16, indledning	Bilag I, punkt 16, indledning
Bilag I, punkt 16, første led	Bilag I, punkt 16, litra a)
Bilag I, punkt 16, andet led	Bilag I, punkt 16, litra b)
Bilag I, punkt 17-21	Bilag I, punkt 17-21
Bilag I, punkt 22	Bilag I, punkt 24
Bilag I, punkt 23	Bilag I, punkt 22
Bilag I, punkt 24	Bilag I, punkt 23
Bilag II, punkt 1	Bilag II, punkt 1
Bilag II, punkt 2, litra a), b) og c)	Bilag II, punkt 2, litra a), b) og c)
Bilag II, punkt 2, litra d), indledning	Bilag II, punkt 2, litra d), indledning
Bilag II, punkt 2, litra d), første led	Bilag II, punkt 2, litra d), nr. i)
Bilag II, punkt 2, litra d), andet led	Bilag II, punkt 2, litra d), nr. ii)
Bilag II, punkt 2, litra d), tredje led	Bilag II, punkt 2, litra d), nr. iii)
Bilag II, punkt 2, litra d), afslutning	Bilag II, punkt 2, litra d), afslutning
Bilag II, punkt 2, litra e)	Bilag II, punkt 2, litra e)
Bilag II, punkt 3-12	Bilag II, punkt 3-12
Bilag II, punkt 13, første led	Bilag II, punkt 13, litra a)
Bilag II, punkt 13, andet led	Bilag II, punkt 13, litra b)

▼B

Direktiv 85/337/EEF	Nærværende direktiv
Bilag III, punkt 1, indledning	Bilag III, punkt 1, indledning
Bilag III, punkt 1, første led	Bilag III, punkt 1, litra a)
Bilag III, punkt 1, andet led	Bilag III, punkt 1, litra b)
Bilag III, punkt 1, tredje led	Bilag III, punkt 1, litra c)
Bilag III, punkt 1, fjerde led	Bilag III, punkt 1, litra d)
Bilag III, punkt 1, femte led	Bilag III, punkt 1, litra e)
Bilag III, punkt 1, sjette led	Bilag III, punkt 1, litra f)
Bilag III, punkt 2, indledning	Bilag III, punkt 2, indledning
Bilag III, punkt 2, første led	Bilag III, punkt 2, litra a)
Bilag III, punkt 2, andet led	Bilag III, punkt 2, litra b)
Bilag III, punkt 2, tredje led, indledning	Bilag III, punkt 2, litra c), indledning
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra a)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. i)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra b)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. ii)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra c)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. iii)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra d)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. iv)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra e)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. v)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra f)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. vi)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra g)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. vii)
Bilag III, punkt 2, tredje led, litra h)	Bilag III, punkt 2, litra c), nr. viii)
Bilag III, punkt 3, indledning	Bilag III, punkt 3, indledning
Bilag III, punkt 3, første led	Bilag III, punkt 3, litra a)
Bilag III, punkt 3, andet led	Bilag III, punkt 3, litra b)
Bilag III, punkt 3, tredje led	Bilag III, punkt 3, litra c)
Bilag III, punkt 3, fjerde led	Bilag III, punkt 3, litra d)
Bilag III, punkt 3, femte led	Bilag III, punkt 3, litra e)
Bilag IV, punkt 1, indledning	Bilag IV, punkt 1, indledning
Bilag IV, punkt 1, første led	Bilag IV, punkt 1, litra a)
Bilag IV, punkt 1, andet led	Bilag IV, punkt 1, litra b)
Bilag IV, punkt 1, tredje led	Bilag IV, punkt 1, litra c)
Bilag IV, punkt 2 og 3	Bilag IV, punkt 2 og 3
Bilag IV, punkt 4, indledning	Bilag IV, punkt 4, første afsnit, indledning

▼B

Direktiv 85/337/EØF	Nærværende direktiv
Bilag IV, punkt 4, første led	Bilag IV, punkt 4, første afsnit, litra a)
Bilag IV, punkt 4, andet led	Bilag IV, punkt 4, første afsnit, litra b)
Bilag IV, punkt 4, tredje led	Bilag IV, punkt 4, første afsnit, litra c)
Bilag IV, punkt 4, afslutning	Bilag IV, punkt 5
Bilag IV, punkt 5	Bilag IV, punkt 6
Bilag IV, punkt 6	Bilag IV, punkt 7
Bilag IV, punkt 7	Bilag IV, punkt 8
—	Bilag V
—	Bilag VI