

UDKAST

Forslag
til
Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven¹
(Implementering af VVM-direktivet)

§ 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. § 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. Hertil anses 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, som omfattet.«

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

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.

UDKAST

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

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

- »7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af:
- a) Vejdirektoratets udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g.
 - b) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af andre af projektet berørte stater i henhold til § 17 h og § 17 i.
 - c) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i, eller Vejdirektoratets undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.
 - d) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Vejdirektoratets begrundede konklusion i anlægsloven, jf. § 17 j.«.

5. I § 17 a, stk. 1, udgår »Ved« og », der er« og 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 § 17 a, stk. 2, udgår »Ved« og », der er« og 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 2 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »Transport- og bygningsministeren« til:

UDKAST

»Transportministeren«, »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »miljø- og fødevareministeren« til: »miljøministeren«.

8. § 17 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter 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. 7, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.«.

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

»Stk. 4. Et konkret projekt omfattet af bilag 1 og 2, jf. stk. 1 og 2, 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 kriterierne og processen for anvendelsen.«.

10. I § 17 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, indgives ikke ansøgning.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

11. I § 17 b, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »projekter«: », jf. § 17 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis« og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog stk. 4«.

12. I § 17 b indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som stk. 4:

»Stk. 4. Hvis Vejdirektoratet ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. stk. 3, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. 17 d, stk. 1, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.«

13. I § 17 c, stk. 1, indsættes efter »§ 17 b«: », stk. 3« og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

UDKAST

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«: », 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. 5«.

20. § 17 f, stk. 2 og 3, ophæves.

21. I § 17 g, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 17 a,«: »stk. 1-3«.

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

23. I § 17 g indsættes efter stk. 3 som *stk. 4* og *5*:

»*Stk. 4.* 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, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.

Stk. 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Vejdirektoratet kan 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. 6-10.

24. I § 17 g, stk. 6, der bliver stk. 8, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

UDKAST

25. I § 17 g indsættes efter stk. 7, der bliver stk. 9, som *stk. 10* og *11*:

»*Stk. 10.* 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. 1-4 og 6-9. 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. 11. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i stk. 1-3 og 5-9. Vejdirektoratet skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter stk. 12.

26. I § 17 g, *stk. 8*, der bliver stk. 12, indsættes efter »oplysninger«: »jf. navnlig *stk. 7* og *8*,«.

27. § 17 h affattes således:

»*Høringer m.v.*

§ 17 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 17 a, stk. 1 og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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) At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 17 j, stk. 1.
- 4) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.

UDKAST

5) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.

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 truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, og resultatet af høringer, jf. stk. 4.

10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v.

Stk. 3. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 4. 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 5. 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 6. 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende

UDKAST

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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 8. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 6 og 7 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 9. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 4-8 for det enkelte projekt.«.

28. I § 17 i, *stk. 1 og 2*, udgår », der er« og efter »§ 17 a« indsættes: », stk. 1 og 2« og ændres »stk. 3« til: »stk. 4 og 5«.

29. I § 17 i indsættes efter stk. 2 som *stk. 3 og 4*:

»*Stk. 3.* Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Vejdirektoratet de opgaver, der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i stk. 1 og 2. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 4. Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1 eller 3.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

30. I § 17 i, *stk. 3*, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«, og »§ 17 h, stk. 2, 3 og 5« til: »§ 17 h, stk. 2, 3, 6 og 7«, og indsættes som 2. *pkt.:*

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 5, 2. og 3. pkt. i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«.

31. *Overskriften* efter § 17 i affattes således:

»Tilladelser«.

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 j indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Vejdirektoratets begrundede konklusion. Vejdirektoratet skal forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«.

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

36. I § 17 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«, og som 3. pkt. indsættes:

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

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

»Stk. 3. Omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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 k indsættes efter stk. 3, der bliver stk. 4, som stk. 5 og 6:

UDKAST

»Stk. 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratets begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.

Stk. 6. Hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Vejdirektoratet gennemfører overvågning heraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 7.

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

40. I § 17 l indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i stk. 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. § 17 o, stk. 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.«

41. I § 17 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 17 k, stk. 1-4«.

42. I § 17 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 17 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 17 g, stk. 10, 2. pkt.«, og »stk. 2« til: »stk. 6«.

43. I § 17 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 5«.

44. § 17 m, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.

UDKAST

- 2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.
- 3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.
- 4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 7, og § 17 i.
- 5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 17 i.«.

45. I § 17 m, stk. 4, ændres »I de« til: »Ved«, »stk. 3« til: »stk. 5«, og »stk. 1« til: »stk. 3«.

46. I § 17 n indsættes som 2. pkt.:

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

47. I § 17 o indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.«.

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

49. 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.«.

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

51. 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«.

52. 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:

UDKAST

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. Hertil anses 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, som omfattet.«

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

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

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

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

- a) Banedanmarks udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g.
- b) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af andre af projektet berørte stater i henhold til § 38 h og § 38 i.
- c) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i, eller Banedanmarks undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i.
- d) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Banedanmarks begrundede konklusion i anlægsloven, jf. § 38 j.«.

UDKAST

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

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

7. Overalt i kapitel 6 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »Transport- og bygningsministeren« til: »Transportministeren«, »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »miljø- og fødevarerministeren« til: »miljøministeren«.

8. § 38 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter 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. 7, 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 omfattet af bilag 1 og 2, jf. stk. 1 og 2, 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 kriterierne og processen for anvendelsen.«.

10. I § 38 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3, indgives ikke ansøgning.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

UDKAST

11. I § 38 b, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »projekter«: », jf. § 38 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: »jf. dog stk. 4«.

12. I § 38 b indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som *stk. 4*:
»*Stk. 4.* Hvis Banedanmark ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. stk. 3, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 38 d, stk. 1, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.«.

13. I § 38 c, *stk. 1*, indsættes efter »§ 38 b«: », stk. 3« og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.

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

15. 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«: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 38 c«.

16. § 38 d, *stk. 3 og 4*, ophæves.
Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.

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

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

19. I § 38 f, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »stk. 2« til: »§ 38 h, stk. 5«.

20. § 38 f, *stk. 2 og 3*, ophæves.

21. I § 38 g, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »§ 38 a,«: »stk. 1-3«.

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

23. I § 38 g indsættes efter stk. 3 som *stk. 4 og 5*:

UDKAST

»Stk. 4. 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, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.

Stk. 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Banedanmark kan 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. 6-10.

24. I § 38 g, stk. 6, der bliver stk. 8, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.

25. I § 38 g indsættes efter stk. 7, der bliver stk. 9, som *stk. 10 og 11*:

»Stk. 10. 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. 1-4 og 6-9. 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. 11. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i stk. 1-3 og 5-9. Banedanmark skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.«

Stk. 8 bliver herefter stk. 12.

26. I § 38 g, stk. 8, der bliver stk. 12, indsættes efter »oplysninger«: »jf. navnlig stk. 7 og 8,«.

27. § 38 h affattes således:

»Høringer m.v.

UDKAST

§ 38 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, stk. 1 og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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) At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 38 j, stk. 1.
- 4) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 5) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 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 truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.
- 9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, og resultatet af høringer, jf. stk. 4.
- 10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v.

Stk. 3. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 4. 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

UDKAST

Stk. 5. 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 6. 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 7. 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Stk. 8. I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 6 og 7 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Stk. 9. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 4-8 for det enkelte projekt.«.

28. I § 38 i, *stk. 1 og 2*, udgår », der er« og efter »§ 38 a« indsættes: », *stk. 1 og 2*« og ændres »*stk. 3*« til: »*stk. 4 og 5*«.

29. I § 38 i indsættes efter *stk. 2* som *stk. 3 og 4*:

»*Stk. 3.* Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Banedanmark de opgaver, der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i *stk. 1 og 2*. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved

UDKAST

anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Stk. 4. Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1 eller 3.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

30. I § 38 i, *stk. 3*, der bliver *stk. 5*, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«, og »§ 38 h, stk. 2, 3 og 5« til: »§ 38 h, stk. 2, 3, 6 og 7«, og indsættes som 2. *pkt.:*

»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38 h, stk. 5, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«.

31. *Overskriften* efter § 38 i affattes således:

»*Tilladelser*«.

32. § 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.«.

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

34. I § 38 j indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Banedanmarks begrundede konklusion. Banedanmark skal forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«.

UDKAST

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

36. I § 38 k, stk. 2, 2. pkt., ændres »såfremt« til: »hvis«, og som 3. pkt. indsættes:

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

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

»Stk. 3. Omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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 § 38 k indsættes efter stk. 3, der bliver stk. 4, som *stk. 5 og 6*:

»Stk. 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmarks begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.

Stk. 6. Hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Banedanmark gennemfører overvågning heraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 7.

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

40. I § 38 l indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i stk. 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. § 38 o, stk. 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

UDKAST

Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.«.

41. I § 38 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 38 k, stk. 1-4«.

42. I § 38 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 38 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 38 g, stk. 10, 2. pkt.«, og »stk. 2« til: »stk. 6«.

43. I § 38 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 5«.

44. § 38 m, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Banedanmark sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.
- 2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.
- 3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.
- 4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 7, og § 38 i.
- 5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 38 i.«.

45. I § 38 m, stk. 4, ændres »I de« til: »Ved«, »stk. 3« til: »stk. 5«, og »stk. 1« til: »stk. 3«.

46. I § 38 n indsættes som 2. pkt.:

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

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

48. I § 38 o indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.«.

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

UDKAST

50. 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.«.

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

52. 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«.

53. 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. januar 2021.

Bemærkninger til lovforslaget *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Offentligheden
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.1.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Den begrundede konklusion
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.2.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Høringsfrister

UDKAST

- 3.3.1. Gældende ret
- 3.3.2. Åbningsskrivelsen
- 3.3.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.4. Fritagelse af projekter i undtagelsestilfælde
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.4.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.5. Anlægslovsprojekter
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Åbningsskrivelsen
 - 3.5.3. 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. 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/EF 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., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014, 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 (herefter vejloven), for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og i jernbaneloven, jf. 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 (herefter jernbaneloven), for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Implementeringen af VVM-direktivet i henholdsvis vejloven og jernbaneloven tilrettes som følge af Kommissionens åbningskrivelse nr.

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

Det bemærkes, at love på andre områder, herunder bl.a. lovbekendtgørelse 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. Der fremsættes 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, afsnit 2.1.2. Nedenfor anførte kritikpunkter vedrørende implementeringen af VVM-direktivet i miljøvurderingsloven gør sig derfor som udgangspunkt tilsvarende gældende for implementeringen i vejloven og jernbaneloven.

I åbningsskrivelsen kritiserer Kommissionen flere steder, at de enkelte bestemmelser i miljøvurderingsloven ikke indeholder en præcis gengivelse

UDKAST

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 navnlig 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 »offentligheden«, 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, herunder bl.a. dom af 26. oktober 2016 i sag C-611/14, Canal Digital Danmark A/S.

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.

Enkelte af Kommissionens kritikpunkter har den danske regering valgt ikke at imødekomme, idet regeringen anser den gældende implementering for korrekt. Det drejer sig navnlig om kravet om at medlemsstaten skal sikre, at der træffes afgørelse om enten at give eller nægte tilladelse til et projekt inden for en rimelig frist i VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 5, da dette i forvejen følger af god forvaltningsskik samt direktivets artikel 10 om fortrolighed og tavshedspligt, som i dansk ret følger af § 27 i forvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

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. Offentligheden

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. afholdelse af borgermøder og idefasehøringer.

I vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3, 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 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

UDKAST

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 styrelsens 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.

UDKAST

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. Det bemærkes, at der i VVM-direktivet er fastsat en minimumsfrist for høring af den berørte offentlighed over miljøkonsekvensrapporten, da denne ikke må være kortere end 30 dage, jf. artikel 6, stk. 7.

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, opslag på Vejdirektoratets og 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 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

UDKAST

§ 17 h, stk. 6, og jernbanelovens § 38 h, stk. 6, f.eks. 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 gøres tilgængelige for bl.a. offentligheden. Tilsvarende er gældende, når Folketinget har 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 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 endeligt 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 miljø- og fødevareministeren (nu 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. Høring af andre stater sker igennem miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), idet det er miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater 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

UDKAST

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 sondringen 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 sondringen 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, stk. 2, 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, herunder bl.a. dom af 26. oktober 2016 i sag C-611/14, Canal Digital Danmark A/S, jf. lovforslagets pkt. 2, 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

UDKAST

berørte offentlighed« i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra d og e, jf. lovforslagets §§ 1, nr. 1 og 2, og §§ 2, nr. 1 og 2.

Begrebet »offentligheden« er bredere end begrebet »den berørte offentlighed« og både bl.a. »den berørte offentlighed« og »berørte myndigheder«, jf. vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3, falder i princippet 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. 27, og § 2, nr. 27. 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. lovforslagets pkt. 3.1.1., foreslås vejlovens §§ 17 h, stk. 1-3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1-3, nyafattet, således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 disse oplysninger 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 før høring i medfør af vejlovens § 17 h, stk. 4-8, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8.

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. 1-3, og jernbanelovens §

38 h, stk. 1-3, sammenholdt med de foreslåede ændringer af høringsbestemmelserne i vejlovens § 17 h, stk. 4-8, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8. For så vidt angår de foreslåede høringsbestemmelser i vejlovens § 17 h, stk. 4-8, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8, er der som udgangspunkt tale om videreførelse af gældende ret.

I vejlovens § 17 i, stk. 4, og jernbanelovens § 38 i, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 29, og § 2, nr. 29, 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 nabostater 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. 1, 2, 27 og 29, og § 2, nr. 1, 2, 27 og 29.

3.2. Den begrundede konklusion

3.2.1. Gældende ret

Det følger af den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet, at offentlige myndigheder har ansvaret for at oplyse en sag tilstrækkeligt, inden de træffer afgørelse i sagen. 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, herunder bl.a. dom af 26. oktober 2016 i sag C-611/14, Canal Digital Danmark A/S, jf. lovforslagets pkt. 2., 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. Direktivet indeholder ikke selvstændig fortolkningsbidrag til nærmere afklaring af indholdet af den begrundede konklusion.

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 79, at den begrundede konklusions rolle i afgørelsen om en tilladelse er en videreførelse af den linje, som EU-Domstolen har fastlagt ved bl.a. dom af 3. marts 2011 i sag C-50/09, Kommissionen mod Irland, præmis 44, hvorefter følger, at artikel 3 i VVM-direktivet fra 2011 (og ændringsdirektivet fra 2014) pålægger den kompetente myndighed en forpligtelse til selv at foretage en vurdering af indvirkningen på miljøet med hensyn til de i bestemmelsen nævnte faktorer.

Den kompetente myndighed skal undersøge oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten, resultaterne af høringer samt hvor det er relevant, evt. supplerende indhentet oplysninger. På baggrund af undersøgelsen skal myndigheden vurdere projektets indvirkninger på miljøet, hvilket betegnes den kompetente myndigheds begrundede

UDKAST

konklusion, jf. Kommissionens vejledning om miljøkonsekvensrapporten, side 80.

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 den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet.

Som følge af EU-Domstolens praksis, herunder bl.a. dom af 26. oktober 2016 i sag C-611/14, Canal Digital Danmark A/S, jf. lovforslagets pkt. 2., foreslås vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, § 17 g, stk. 4 og 10, § 17 j, stk. 1, og § 17 k, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, 23, 25, 32 og 35, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, § 38 g, stk. 4 og 10, § 38 j, stk. 1, og § 38 k, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, 23, 25, 32 og 35, 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 Folketingets vedtagelse 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 Folketingets vedtagelse af anlægsloven. På baggrund heraf foreslås vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, § 17 g, stk. 5, § 17 j, stk. 3, og § 17 k, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, 23, 34 og 38, og jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, § 38 g, stk. 5, § 38 j, stk. 3, og § 38 k, stk. 5, jf. lovforslagets § 2, nr. 4, 23, 34 og 38, ændret.

3.3. Høringsfrister

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 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, 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. vejlovens § 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

fremsættelse 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 høres over miljøkonsekvensrapporten m.v. ved anlægslovsprojekter, selvom der ikke er krav herom i vejloven og jernbaneloven. Her fastsættes tilsvarende 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, hvor 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 i 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.

UDKAST

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, herunder bl.a. dom af 26. oktober 2016 i sag C-611/14, Canal Digital Danmark A/S, jf. lovforslagets pkt. 2, 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.

Der kan fastsættes enten konkrete tidsfrister, herunder minimums- og maksimumfrister, som gælder for alle sager, eller fastsættes frister fra sag til sag, jf. afsnit 3.1.2. i Kommissionens vejledning om miljøkonsekvensrapporten. Uanset om der fastsættes konkrete tidsfrister bør disse fremme en effektiv beslutningsproces og øge retssikkerheden samt ikke indebære, at der gås 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 forslås vejlovens § 17 h, stk. 4-8, jf. lovforslagets § 1, nr. 27, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8, jf. lovforslagets § 2, nr. 27, ændret således, at det fremgår af høringsbestemmelserne i vejloven og jernbaneloven, at der fastsættes en

passende frist, som giver myndigheden 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. 5, og jernbanelovens § 38 i, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 29, og § 2, nr. 29, foreslås desuden indsat, at høringsfristen for internationale høringer fastsættes i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 38, stk. 5, 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. 27 og 29, og § 2, nr. 27 og 29.

3.4. Fritagelse af projekter i undtagelsestilfælde

3.4.1. Gældende ret

Vejloven og jernbaneloven indeholder 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. Åbningsskrivelsen

Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, at i undtagelsestilfælde kan et konkret projekt helt eller delvist fritages fra direktivets bestemmelser med undtagelse af bestemmelsen om internationale høringer, forudsat en række betingelser er opfyldt.

I åbningsskrivelsen 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

Da det ikke kan udelukkes, at det på et tidspunkt vil være nødvendigt at anvende fritagelsesmuligheden for et statsligt vej- eller jernbaneanlægsprojekt, foreslås VVM-direktivets artikel 2, stk. 4, 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 Kommissionens 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-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 forsyningssikkerheden 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 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-direktivet 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 oplistet en række kriterier, der skal opfyldes, hvis fritagelsesmuligheden skal anvendes for et konkret projekt. Kriterierne 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. 9, og § 2, nr. 9.

3.5. Anlægslovsprojekter

3.5.1. Gældende ret

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 direktivet fastsatte bestemmelser om offentlig høring (bortset fra internationale høringer), forudsat at direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes

UDKAST

gennem lovgivningsprocessen, blev indsat i VVM-direktivet ved ændringsdirektivet fra 2014, hvorved det dagældende VVM-direktivs artikel 1, stk. 4, samtidig blev ophævet. Ifølge artikel 1, stk. 4, i VVM-direktivet fra 2011, var anlægslovsprojekter undtaget direktivets anvendelsesområde. Ophævelsen af bestemmelsen i 2014 havde til formål at tydeliggøre anvendelsesområdet for direktivet på baggrund af erfaringerne fra gennemførelsen af direktivet og EU-Domstolens praksis, jf. nedenfor.

Praksis fra EU-Domstolen vedrørende udstrækningen af VVM-direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved lov, dvs. artikel 1, stk. 4, i VVM-direktivet fra 2011, er fortsat gældende. EU-Domstolen har i den forbindelse fastslået, at direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved lov, kun kan finde anvendelse, hvis loven frembyder samme kendetegn, som en tilladelse. Den skal altså give bygherren ret til at gennemføre projektet. Derudover skal projektet være vedtaget tilstrækkeligt præcist og endeligt, således at loven i lighed med en tilladelse indeholder alle de elementer i projektet, som er relevante for vurdering af dettes indvirkning på miljøet. Lovgiver skal således være i besiddelse af alle tilstrækkelige miljøoplysninger på tidspunktet for vedtagelsen af projektet. Dette skal mindst omfatte en beskrivelse af projektet med oplysninger om placering, art og dimensioner, en beskrivelse af påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere betydelige skadelige virkninger og data, der er nødvendige for at konstatere og vurdere, hvilke væsentlige indvirkninger projektet vil kunne få for miljøet.

Ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love blev implementeret en procedure for miljøkonsekvensvurdering af de statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, der tillades ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, i henholdsvis vejloven og jernbaneloven. Dette indebærer, at Folketingets vedtagelse af en anlægslov er den samlede bemyndigelse til transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) til at igangsætte det konkrete projekt, og anlægsloven træder således i stedet for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen).

Modellen sikrer, at statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, der ofte er komplekse, bekostelige og omfatter store arealer med stor betydning for borgere og virksomheder, ikke igangsættes, før Folketinget har taget

UDKAST

stilling til projektet i sin helhed. Samtidig sikres det i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at projekter, der bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering, kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, undergives et krav om tilladelse og en miljøkonsekvensvurdering inden projektet igangsættes.

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, afsnit 2.3.1.2.

Et anlægslovsprojekt igangsættes på baggrund af en politisk beslutning, typisk en konkret politisk aftale mellem regeringen og en kreds af forligspartier, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, afsnit 2.3.1.2. Der indgives derfor ikke ansøgning til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) hvilket er tilfældet ved den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 b, stk. 1, og jernbanelovens § 38 b, stk. 1.

Ved vej- og jernbaneanlægsprojekter omfattet af bilag 2, skal Vejdirektoratet og Banedanmark dog indgive skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) uanset om projektet kræver administrativ tilladelse eller Folketingets vedtagelse ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 b, stk. 2, og jernbanelovens § 38 b, stk. 2.

Vejlovens §§ 17 c, 17 d og 17 e og jernbanelovens §§ 38 c, 38 d og 38 e vedrørende krav til indholdet af ansøgningen om screeningsafgørelse samt selve screeningsafgørelse og tidsfrist herfor, gælder tilsvarende uanset om projektet kræver administrativ tilladelse eller vedtagelse ved anlægslov. Ved screeningsafgørelsen træffer Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgørelse om, hvorvidt et projekt opført på bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3. Berørte myndigheder skal høres før der træffes screeningsafgørelse i medfør af vejlovens § 17 d, stk. 3, og jernbanelovens § 38 d, stk. 3.

UDKAST

Vejdirektoratet og Banedanmark skal, inden det statslige vej- eller jernbaneanlægsprojekt vedtages ved anlægslov, udarbejde en miljøkonsekvensrapport for projektet, hvilket tilsvarende er et krav for projekter omfattet af den administrative procedure. De indholdsmæssige krav til miljøkonsekvensrapporten er oplyst i vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g. Vejdirektoratet og Banedanmark sikrer i praksis, at miljøkonsekvensrapporten for et anlægslovsprojekt opfylder kravene i vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g samt at styrelserne har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge rapporten.

Forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten kan Vejdirektoratet og Banedanmark anmode Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljeret de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være, jf. vejlovens § 17 f, stk. 1, og jernbanelovens § 38 f, stk. 1. Dette gælder tilsvarende for projekter omfattet af den administrative procedure. Forud for afgivelse af udtalelse skal berørte myndigheder høres i medfør af vejlovens § 17 f, stk. 2, og jernbanelovens § 38 f, stk. 2. Ved anlægslovsprojekter anvendes denne mulighed sjældent.

Vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, om offentlig høring over miljøkonsekvensrapporten m.v., finder ikke anvendelse for projekter, der vedtages ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 2. pkt., og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 2. pkt. Vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, 1. pkt. Der er således ikke krav om, at offentligheden høres over miljøkonsekvensrapporten for et anlægslovsprojekt, hvilket derimod er et krav ved den administrative procedure. Vejdirektoratet og Banedanmark gennemfører dog alligevel i overensstemmelse med gældende praksis høring af offentligheden parallelt med høringen af berørte myndigheder, selvom der ikke er krav herom. Selve anlægsloven for anlægslovsprojekter sendes desuden i offentlig høring i forbindelse med den almindelige lovproces.

Vejdirektoratet og Banedanmark sender 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, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3. I vejlovens § 17 h, stk. 6, og

UDKAST

jernbanelovens § 38 h, stk. 6, er oplyst en række oplysninger, som skal stilles til rådighed i forbindelse med høringen af de berørte myndigheder.

I de tilfælde, hvor høringen efter vejlovens § 17 h, stk. 3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3, over miljøkonsekvensrapporten, er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende konsekvensvurdering, kan høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske efter vejlovens § 17 h, stk. 4, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4.

Hvis et anlægslovsprojekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, foretages høring af staten igennem miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) i medfør af vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i. Ved anlægslovsprojekter er det Vejdirektoratet eller Banedanmark, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2. Et anlægslovsprojekt, der kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, kan ikke fremmes, før miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil. Anlægsloven for det pågældende projekt kan således ikke fremsættes for Folketinget uden samtykke fra miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren).

En anlægslov for et statsligt vej- eller jernbaneanlægsprojekt, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, stk. 1, og jernbanelovens § 38 j, stk. 1, skal beskrive anlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. Indholdet af de oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven, svarer således i praksis til karakteren af de oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) administrativt skal træffe afgørelse om tilladelse på baggrund af, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1, og jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal ligeledes sikre, at Folketinget forud for anlægslovens vedtagelse får forelagt høringsnotat over de høringssvar, der er indkommet i forbindelse med høring over henholdsvis miljøkonsekvensvurderingen og forslaget til anlægsloven.

UDKAST

Vejdirektoratet og Banedanmark skal sikre, at tilsvarende oplysninger, som den administrative tilladelse skal indeholde, jf. vejlovens § 17 k, stk. 1, og jernbanelovens § 38 k, stk. 1, herunder de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse, stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovens fremsættelse, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, vil der i anlægslovens bemærkninger blive fastsat bestemmelser om Vejdirektoratets og Banedanmarks overvågning heraf. Dette svarer i praksis til de krav, der stilles i den administrative procedure i medfør af vejlovens § 17 k, stk. 2, og jernbanelovens § 38 k, stk. 2, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal underrette transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) hvis der efter vedtagelse af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, stk. 1, og jernbanelovens § 38 j, stk. 1, fremkommer oplysninger, som nævnt i vejlovens § 17 l, nr. 1-3, og jernbanelovens § 38 l, nr. 1-3, om projektets skadelige indvirkninger på miljøet, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Såfremt transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) vurderer på baggrund af Vejdirektoratets og Banedanmarks underretning om et anlægslovsprojekts ændrede karakter, jf. ovenfor, at der kræves en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændring, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg (nu Transportudvalg). Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) kan vælge at underretter Transport- og Bygningsudvalget (nu Transportudvalget) om oplysninger af denne karakter, selvom det ikke nødvendigvis fører til en ændringslov til anlægsloven. Hvis der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette ligeledes følge den administrative procedure, som fastlagt i vejloven og jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Når en anlægslov for et anlægslovsprojekt er vedtaget af Folketinget, skal Vejdirektoratet og Banedanmark stille de oplysninger, der er nævnt i vejlovens § 17 m, stk. 1, og jernbanelovens § 38 m, stk. 1, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder, jf. vejlovens § 17 m, stk. 3, og jernbanelovens § 38 m, stk. 3. Vejdirektoratet og Banedanmark skal ligeledes underrette alle de stater, der er blevet hørt og fremsende oplysningerne i stk. 1, jf. vejlovens § 17 m, stk. 4, og jernbanelovens § 38 m, stk. 4.

Ved etablering af statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter i medfør af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, stk. 1, og jernbanelovens § 38 j, stk. 1, fører transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i rapporten. I praksis er det Vejdirektoratet og Banedanmark, der er ansvarlige for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

En anlægslov, hvorved et statsligt vej- eller jernbaneanlægsprojekt tillades, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Anlægsloven kan dog prøves ved domstolene. Ved søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, skal rette påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelige høje for de berørte parter, jf. vejlovens § 132, stk. 7, og jernbanelovens § 115 a, stk. 2.

3.5.2. Åbningsskrivelsen

I åbningsskrivelsen 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 anlægslovsprojekter kan fritages fra bestemmelserne om høring af offentligheden.

3.5.3. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

Som følge af Kommissionens kritik i åbningsskrivelsen, jf. lovforslagets pkt. 3.5.2., forslås 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.

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

Som det følger af beskrivelsen af gældende ret, jf. lovforslagets pkt. 3.5.1., er der i vejloven og jernbaneloven implementeret en procedure for miljøkonsekvensvurdering af de statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, der vedtages ved anlægslov. Hvor proceduren er den samme som gælder ved den administrative procedure finder de samme bestemmelser i henholdsvis vejloven og jernbaneloven anvendelse for begge procedurer, f.eks. vejlovens §§ 17 c, 17 d og 17 e og jernbanelovens §§ 38 c, 38 d og 38 e.

Proceduren for miljøkonsekvensvurdering af projekter, der vedtages ved anlægslov, adskiller sig dog på visse punkter fra den administrative procedure. Herfor gælder, at enten er de særlige regler for proceduren for anlægslovsprojekter fastsat direkte i vejlovens og jernbanelovens bestemmelser, f.eks. de særlige regler for høring af berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten, jf. vejlovens § 17 h, stk. 3, og jernbanelovens § 38 h, stk. 3, eller så følger de alene af lovbemærkningerne til lovene, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, f.eks. de indholdsmæssige krav til anlægsloven.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens og jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat. Dette vil tydeliggøre, at VVM-direktivet er korrekt implementeret for så vidt angår anlægslovsprojekter, samt styrke borgernes retssikkerhed, da proceduren for anlægslovsprojekter gøres transparent og dermed overskuelig.

På baggrund heraf foreslås proceduren for miljøkonsekvensvurdering af statslige vej- og jernbaneanlægsprojekter, der tillades ved Folketingets vedtagelse af anlægslov, implementeret i henholdsvis vejloven, jf. lovforslagets §§ 1, nr. 8, 10, 23, 25, 27, 29, 34, 38, 40, 44 og 47, og

UDKAST

jernbaneloven, jf. lovforslagets §§ 2, nr. 8, 10, 23, 25, 27, 29, 34, 38, 40, 44 og 48, på følgende måde:

- Lovforslagets § 1, nr. 8, og § 2, nr. 8: Ændring af vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, således at anlægslovsprojekter kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 7, og jernbanelovens § 38 h, stk. 7, forudsat at formålet med vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a er opfyldt.
- Lovforslagets § 1, nr. 10, og § 2, nr. 10: Præcisering af, at der for anlægslovsprojekter omfattet af vejlovens og jernbanelovens bilag 1 ikke indgives ansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- Lovforslagets § 1, nr. 23, og § 2, nr. 23: Præcisering af, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.
- Lovforslagets § 1, nr. 25, og § 2, nr. 25: Præcisering af, at henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark skal sikre at miljøkonsekvensrapporten for et anlægslovsprojekt opfylder kravene i vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g.
- Lovforslagets § 1, nr. 27, og § 2, nr. 27: Ændring af høringsbestemmelsen i vejlovens § 17 h og jernbanelovens § 38 h.
- Lovforslagets § 1, nr. 29, og § 2, nr. 29: Præcisering af, at Vejdirektoratet og Banedanmark varetager opgaverne ved anlægslovsprojekter med grænseoverskridende indvirkninger i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- Lovforslagets § 1, nr. 34, og § 2, nr. 34: Præcisering af, hvilke oplysninger, som anlægsloven for et anlægslovsprojekt skal udarbejdes på grundlag af.
- Lovforslagets § 1, nr. 38, og § 2, nr. 38: Præcisering af, hvilke oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven for et anlægslovsprojekt.
- Lovforslagets § 1, nr. 40, og § 2, nr. 40: Præcisering af, hvilken myndighed der træffer beslutning om hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger, hvis anlægslovsprojektet ændrer sig i overensstemmelse med vejlovens § 17 l, nr. 1-3, og jernbanelovens § 38 l, nr. 1-3, og at transportministeren beslutter om disse skal tillades administrativt eller ved en ændring til anlægsloven.
- Lovforslagets § 1, nr. 44, og § 2, nr. 44: Præcisering af, hvilke oplysninger Vejdirektoratet og Banedanmark skal gøre tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder, når Folketinget har meddelt tilladelse til et anlægslovsprojekt ved vedtagelse af en anlægslov.

UDKAST

- Lovforslagets § 1, nr. 47, og § 2, nr. 48: Bemyndigelse for transportministeren til, at fastsætte nærmere bestemmelser om, hvem der skal føre tilsyn med anlægslovsprojekters gennemførelse.

Der er for alle de foreslåede ændringer i vejloven og jernbaneloven som udgangspunkt tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets §§ 1, nr. 8, 10, 23, 25, 27, 29, 34, 38, 40, 44 og 47, og §§ 2, nr. 8, 10, 23, 25, 27, 29, 34, 38, 40, 44 og 48.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes alene at have minimale økonomiske og 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. 1-3, jf. lovforslagets § 1, nr. 27, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1-3, jf. lovforslagets § 2, nr. 27, 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 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.

UDKAST

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 samt sikre at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, følger direkte af vejlovens og jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. 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. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen 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

UDKAST

miljøet (herefter 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 som følge af Kommissionens åbningskrivelse nr. 2019/2221 af 10. oktober 2019. Der henvises i øvrigt til lovforslagets pkt. 2.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

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, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Danske Havnevirksomheder, COWI, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske advokater, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske regioner, De praktiserende landinspektører, Den Danske Dommerforening, Den danske landinspektørforening, DI Transport, 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 Danmark, 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, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Parcelhusejernes Landsforening, Sammenslutningen af Danske Småøer, SEGES, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S og Aarhus Letbane I/S.

10. Sammenfattende skema

	Positive	Negative
--	----------	----------

UDKAST

	konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	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 (herefter 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 principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

UDKAST

Til nr. 1 og 2

Det følger af vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, at der i kapitel 2 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 personer 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. 1.

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. Hertil anses 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, som omfattet, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

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

UDKAST

For så vidt angår lovforslaget § 1, nr. 2, 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 indholdsmæssigt til den gældende vejlovens § 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 foreslås i lovforslagets § 1, nr. 3, præciseret, 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. 4

Ifølge VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, forstås ved »miljøkonsekvensvurdering« en proces bestående af:

- 1) Bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensvurderingsrapport, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 og 2.
- 2) Gennemførelse af høringer, jf. direktivets artikel 6, og hvis relevant, jf. artikel 7.
- 3) Den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensvurderingsrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med direktivets artikel 5, stk. 3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til direktivets artikel 6 og 7.
- 4) Den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkning på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. c omhandlede undersøgelse og, i givet fald dens egen supplerende undersøgelse.
- 5) Indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i direktivets artikel 8 a omhandlede afgørelser.

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.

UDKAST

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 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 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 miljøkonsekvensrapport, 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 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.

UDKAST

Kravene i 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 fem trin (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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af andre af projektet 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i, eller Vejdirektoratets undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.

UDKAST

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 6, *litra d*, at miljøkonsekvensvurderingen for det fjerde består af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Vejdirektoratets begrundede konklusion i anlægsloven, 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. I definitionen af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« i den foreslåede § 3, stk. 2, nr. 7, foreslås desuden indsat proceduren for miljøkonsekvensvurdering af de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov. Dette foreslås med baggrund i, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.5.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger herom. Vejdirektoratet varetager herved som udgangspunkt de forskellige procestrin frem til Folketingets vedtagelse af anlægsloven.

Af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d og e, fremgår, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndigheden egen supplerende undersøgelse samt indarbejdelse af styrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser. Og for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af Vejdirektoratets 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 styrelsens begrundede konklusion i anlægsloven.

UDKAST

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, hørings svar samt evt. supplerende oplysninger (den begrundede konklusion) allerede i dag følger af den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet 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.

Til nr. 5

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 vejprojekter 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 Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 1, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

UDKAST

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 en 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 Kommissionen 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 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 projektet omfattet af vejlovens bilag 2, kræver 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.

UDKAST

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 a, *stk. 2*, således, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse, hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter § 17 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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 en 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 Kommissionen 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 § 1, nr. 7, at »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »transport- og bygningsministeren« ændres til »transportministeren« og »miljø- og fødevarerministeren« ændres til »miljøministeren« overalt i vejlovens kapitel 2 a, da dette er de korrekte betegnelser for styrelsen samt de to ministre.

Til nr. 8

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.

UDKAST

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 Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering ved vedtagelse af en anlægslov. I stedet udgør Folketingets vedtagelse 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 til 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 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 vejanlægsprojekter typisk specifik linjeføring, hvorimod

UDKAST

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 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. 7, 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 Folketingets 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. 7. 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. 7. 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. 7. Bestemmelsens indhold om høring af berørte myndigheder og bestemmelserne om at bestemte oplysninger, skal stilles

UDKAST

til rådighed til 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 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 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. 7, 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 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 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 Folketingets 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. 7, 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.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

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 omfattet af bilag 1 og 2, jf. *stk. 1 og 2*, 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 kriterierne og processen for anvendelsen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, 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 gennemført 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 forsyningssikkerheden 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 forsyningssikkerhed er »rimeligt sandsynlig«, og at det påtænkte projekt er tilstrækkeligt hastende til, at det

UDKAST

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. den foreslåede vejlovens § 17 h, inden der træffes afgørelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, om at tillade projektet eller vedtages en anlægslov herom.

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.

UDKAST

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 kriterier, der skal opfyldes, hvis fritagelsesmuligheden skal anvendes for et konkret projekt. Kriterierne 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.

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 hensigtsmæssigt, 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.

UDKAST

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. Bekendtgørelsen udstedes med hjemmel i vejlovens § 17 p.

UDKAST

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

Kommissionen skal underrettes før der 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.

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

Til nr. 10

Ved projekter omfattet af vejlovens bilag 1, der vedtages ved anlægslov, indgiver Vejdirektoratet ikke ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter vejlovens § 17 b, stk. 1. I stedet vil projektet blive igangsat på baggrund af en politisk beslutning – typisk en konkret politisk aftale mellem regeringen og en kreds af forligspartier, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 b, *stk. 2*, at ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal der ikke indgives ansøgning.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 11

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 i vejlovens § 17 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, og nyt stk. 4 i vejlovens § 17 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 12, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

UDKAST

Til nr. 12

Det følger af vejlovens § 17 b, stk. 2, at Vejdirektoratet før 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 foreslåede at indsætte som vejlovens § 17 b, *stk. 4*, at hvis Vejdirektoratet ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. stk. 3, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 17 d, stk. 1, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet i ansøgningen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan angive, at projektet omfattet af vejlovens bilag 2 skal miljøkonsekvensvurderes uden at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe screeningsafgørelse herom. I tilfælde hvor Vejdirektoratet angiver dette, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen således ikke træffe afgørelse om, hvorvidt et projekt, 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 Folketingets 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

UDKAST

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 ved projekter, der tillades efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages ved anlægslov.

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

VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, stiller krav til, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge i forbindelse med en screeningsafgørelse for projekter, der er omfattet af direktivets bilag II. Det følger bl.a. heraf, at bygherren skal fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. En detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge, følger af direktivets bilag II.A. 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 VVM-direktivet.

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 c, *stk. 1*, således, at Vejdirektoratets ansøgning efter § 17 b, stk. 3, 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.

UDKAST

Transport- og Boligministeriets 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. 3, 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 således 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. 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 beskrivelse af både

UDKAST

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 ved projekter, der tillades efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages 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 ved ansøgning efter vejlovens § 17 c, stk. 1, kan Vejdirektoratet fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Vejdirektoratets ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 17 b, stk. 3, bl.a. kan indeholde både en beskrivelse af særkender ved projektet og en beskrivelse af foranstaltninger, der påtænkes truffet. Der er således tale om en 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

UDKAST

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, som omfatter projektets karakteristika, herunder bl.a. projektets dimensioner og udformninger, kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, forurening og gener, risikoen for større ulykker og risikoen for menneskers sundhed. Kriterierne omfatter også projektets placering, herunder den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan forventes at blive berørt af projektet. Det omfatter arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet, herunder bl.a. indvirkningens størrelsesorden og rumlig udstrækning, art, grænseoverskridende karakter, intensitet og kompleksitet m.v.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering, er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3, 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, 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 en videreførelse af gældende ret.

UDKAST

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 Kommissionen 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

På baggrund af forslaget om at nyaffatte vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 27, foreslås det at ophæve vejlovens §§ 17 d, stk. 3 og 4.

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 i særlige tilfælde, f.eks. med hensyn til projektets art, kompleksitet, placering eller

UDKAST

dimensioner, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forlænge fristen til at træffe afgørelse.

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.

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 Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

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.

Vejlovens § 17 f, stk. 1, finder som anført ovenfor, ligeledes anvendelse ved de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov. Ved sådanne projekter kan Vejdirektoratet således ligeledes

UDKAST

anmode om en scopingudtalelse. Muligheden for anmodning om en scopingudtalelse anvendes dog sjældent ved anlægslovsprojekter.

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

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 udtalelsen 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.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af bestemmelsens indhold om, at scopingudtalelsen skal tage hensyn til de oplysninger som Vejdirektoratet har fremlagt, og der er således tale om videreførelse af gældende ret. Ændringen vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 2.

Til nr. 19

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af vejlovens §§ 17 f, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 20, og nyaffattelse af vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 27.

Til nr. 20

På baggrund af forslaget om at nyaffatte vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 27, foreslås det at ophæve vejlovens §§ 17 f, stk. 2 og 3.

Til nr. 21

UDKAST

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.

Vejdirektoratet skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for de projekter, der er omfattet af vejlovens § 17 a, dvs. både statslige vejanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

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

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 i vejlovens § 17 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 9. Ændringen vil indebære en præcisering af, at Vejdirektoratet kun skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for statslige vejanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt de projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1-3.

Kravet om, at Vejdirektoratet skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport i overensstemmelse med vejlovens § 17 g finder således ikke anvendelse for statslige vejanlægsprojekter omfattet af fritagelsesmuligheden i den foreslåede § 17 a, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

Til nr. 22

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

UDKAST

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 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.

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 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. Ændringen er en sproglig præcisering, som vil sikre, at der ikke er tvivl om at miljøkonsekvensrapporten skal omfatte både en beskrivelse af projektets særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet. 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. 23

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.

Af direktivets artikel 5, stk. 1, 2. afsnit, 1. pkt., følger bl.a., at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelig

UDKAST

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 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan 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 den almindelige forvaltningsret, herunder 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. Der er herved foretaget en sammenkædning med begrebet »begrundede konklusion«, som ved lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås indarbejdet i vejloven. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Ligeledes foreslås indsat som vejlovens § 17 g, *stk. 5*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Vejdirektoratet kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder. Der er ligeledes tale om videreførelse af gældende ret, jf. ovenfor.

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

UDKAST

Til nr. 24

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 og 5 i vejlovens § 17 g, jf. lovforslagets § 1, nr. 23.

Til nr. 25

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.

UDKAST

Ved projekter, der skal vedtages ved anlægslov, sikrer Vejdirektoratet i praksis, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i vejlovens § 17 g samt at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge rapporten. Disse pligter følger dog ikke direkte af vejlovens bestemmelser.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 g, *stk. 10*, 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. 1-4 og 6-9. 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. 1-4 og 6-9, skal ske, når Vejdirektoratet har sendt rapporten til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og inden denne sendes i høring i medfør af den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 6, jf. den foreslåede vejlovens § 17 g, stk. 10, 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. 10, 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 den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet. Forslaget er således en præcisering 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.

UDKAST

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 vejlovens § 17 g, stk. 10, 3. pkt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

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

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 g, *stk. 11*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i stk. 1-3 og 5-9. Vejdirektoratet skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 26

Det følger af vejlovens § 17 g, stk. 8, at myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.

Kravet om at myndigheder skal stille relevante oplysninger til rådighed følger ligeledes af forvaltningsrettens almindelige regler, og vejlovens § 17 g, stk. 8, ændrer ikke heri.

Bestemmelsen finder anvendelse for både statslige vejanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 4.

Endvidere har Vejdirektoratet adgang til Danmarks Miljøportal, som er en platform til opsamling og opbevaring af natur- og miljødata, der sikrer, at data kan deles mellem myndigheder, borgere, organisationer og

UDKAST

virksomheder. Miljøportalen understøtter den digitale miljøforvaltning og skaber rammerne for en effektiv håndtering af miljøopgaverne i Danmark.

Det foreslås at ændre § 17 g, stk. 8, der bliver til stk. 12, således, at myndigheder skal stille relevante oplysninger, jf. navnlig stk. 7 og 8, til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af at det navnlig er oplysningerne nævnt i vejlovens § 17 g, stk. 7 og 8, som myndighederne skal stille til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning. Ændringen vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 4.

Det er således navnlig oplysninger, som på en passende måde påviser og beskriver og indeholder en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på

- 1) befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet),
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Samt oplysninger om de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det er tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 27

Det foreslås, at indsætte »Høringer m.v.« som *overskrift* før vejlovens § 17 h, da bestemmelsen foreslås nyaffattet, således at denne indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. nedenfor.

Til § 17 h, stk. 1-3

Det følger af vejlovens § 17 h, stk. 6, hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder med henblik på

UDKAST

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 Boligstyrelsen) 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 miljøkonsekvensvurdering.

UDKAST

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, selvom 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, stk. 1, og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.

Oplysningerne som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille til rådighed efter den foreslåede § 17 h, stk. 1, er oplistet i den foreslåede § 17 h, *stk. 2*.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, *nr. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det første skal stille ansøgningen om tilladelse til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille Vejdirektoratets ansøgning om tilladelse 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det andet skal stille oplysninger om, at projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at

UDKAST

§ 17 i finder anvendelse, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det tredje skal stille oplysninger om, at styrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 17 j, stk. 1, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at styrelsen skal træffe administrativ afgørelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, om et konkret projekt, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, *nr. 4*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det fjerde 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 betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. 5*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det femte 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 betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 evt. Vejdirektoratet samt at bemærkninger eller

UDKAST

spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen skal ligeledes oplyse om evt. tidsfrister for fremsendelse af sådanne bemærkninger eller spørgsmål. Disse frister vil som udgangspunkt følge de frister, som styrelsen fastsætter for høringer vedrørende det konkrete projekt i medfør af de foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 4-8.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, *nr. 6*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det sjette 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det syvende skal stille oplysninger om hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at oplysningerne offentliggøres på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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 styrelsens hjemmeside.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, *nr. 8*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det ottende skal stille oplysninger om hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse om der er 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det niende skal stille miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, og resultatet af høringer, jf. § 17 h, stk. 4, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

UDKAST

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, *nr. 10*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det tiende skal stille eventuelle supplerende oplysninger, herunder miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v. til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Eventuelle supplerende oplysninger er bl.a. oplysninger indhentet fra Vejdirektoratet i medfør af den foreslåede vejlovens § 17 g, stk. 10, 2. pkt. De vigtigste rapporter og anbefalinger, der er indgivet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, samt øvrige miljøoplysninger, som har relevans for den afgørelse om administrativ tilladelse, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe, skal ligeledes 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 (herefter miljøoplysningsdirektivet).

De foreslåede bestemmelser i vejlovens § 17 h, stk. 1 og 2, vil som udgangspunkt alene finde anvendelse for projekter, der skal følge den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, *stk. 3*, således, at for at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelig kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse i vejlovens § 17 h, stk. 3, vil finde anvendelse for projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov, træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3.

De oplysninger, som Vejdirektoratet skal stille til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder er nævnt i den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 2, nr. 2 og 4-10. Der henvises til gennemgangen heraf ovenfor. Vejdirektoratet skal ikke stille oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, nr. 1 og 3, til rådighed, da der ikke indgives ansøgning for projekter, der skal vedtages ved anlægslov, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og da der ikke kræves administrativ tilladelse til sådanne projekter, da Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet herfor.

Det er hensigten med den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 1-3, 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 nærmere i en bekendtgørelse i medfør af vejlovens § 17 p.

I følge 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 disse oplysninger 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. 4-8, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8.

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. 4-8. Ved høring af særligt berørte myndigheder, men også offentligheden, vil det være

UDKAST

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. 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 vejanlægs indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3.

Den foreslåede ændring af vejlovens § 17 h, stk. 1-3, 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 Transport- og Boligministeriets vurdering, at begrebet »berørt myndighed«, jf. vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, i princippet er omfattet af begrebet »offentligheden«, jf. lovforslagets § 1, nr. 1. 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 åbningsskrivelsen 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.

Til § 17 h, stk. 4

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

UDKAST

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 principper om partshøring, som bl.a. også fremgår direkte af forvaltningsloven, 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). Dette følger af den almindelige forpligtelse, som offentlige myndigheder har til oplysning af sagen. 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.

UDKAST

De lodsejere, der skal partshøres, jf. ovenfor, identificeres dels ved, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) spørger bygherren, Vejdirektoratet, hvilke lodsejere 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 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.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, *stk. 4*, 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende vejlovens § 17 d, *stk. 3*. Bestemmelsen om høring af berørte myndigheder før der træffes screeningsafgørelse rykkes til den foreslåede vejlovens § 17 h, *stk. 4*, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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

UDKAST

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.

Til § 17 h, stk. 5

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 Folketingets vedtagelse 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

UDKAST

(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 idefasehøringer, hvor offentligheden inddrages i forbindelse med projekteringen af styrelsens projekter, f.eks. afholder borgermøder og lignende. Sådanne idefasehøringer, 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.* 5, 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende vejlovens § 17 f, *stk.* 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder før der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten (scoping) rykkes til den foreslåede vejlovens § 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

UDKAST

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 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 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 14 dage, men dette afhænger dog af ovenstående faktorer.

Til § 17 h, stk. 6

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

UDKAST

miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger. Fristen skal fremgå af høringen, jf. vejlovens § 17 h, stk. 2, 2. og 3. pkt.

I praksis vil de berørte myndigheder modtage høringen direkte fra transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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 herefter.

De eventuelle supplerende oplysninger, som skal sendes i høring, dækker typisk over de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) stiller opfølgende spørgsmål til bygherrens materiale. Der er således tale om f.eks. oplysninger om justering, tilpasning eller ændring til selve projektet eller oplysninger til forståelse af miljøkonsekvensrapporten.

Det foreslås at nyaffatte vejlovens § 17 h, *stk. 6*, 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

UDKAST

bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndigheden 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 vejlovens § 17 h, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger rykkes til den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 6, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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 vejlovens § 17 h, stk. 1 og 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.

Til § 17 h, stk. 7

UDKAST

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 lovgivningsproceduren. 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 i 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.

I praksis fremsendes høringsmaterialet af transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen, til de berørte myndigheder.

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

UDKAST

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 blive foretaget en supplerende høring.

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

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 h, *stk.* 7, 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 myndigheden 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 vejlovens § 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. 8, kan et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fritages fra kravet i den foreslåede vejlovens § 17, *stk.* 7, 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. 8, herom.

UDKAST

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 vejlovens § 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. 7. 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 den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 3, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil 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 Folketingets vedtagelse 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.

Til § 17 h, stk. 8

UDKAST

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.* 8, således, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 6 og 7 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende vejlovens § 17 h, stk. 4. Bestemmelsen om gennemførelse af høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport rykkes til den foreslåede vejlovens § 17 h, stk. 8, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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

UDKAST

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.

Til § 17 h, stk. 9

Transport- og bygningsministeren (nu 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.

Transport- og bygningsministeren (nu 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.

Transport- og bygningsministeren (nu 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.

UDKAST

Det foreslås at ændre vejlovens § 17 h, stk. 9, således, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 4-8 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. 4, før der afgives scopingudtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 5, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 6, før der vedtages en anlægslov, jf. § 17 h, stk. 7, og de berørte myndigheder, der skal ske høring af ved en supplerende høring, jf. § 17 h, stk. 8.

Det er hensigten, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemyndiges til, at udpege de berørte myndigheder, hvor styrelsen gennemfører høringen, hvilket er før der træffes screeningafgørelse efter vejlovens § 17 d, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 4, før der afgives scopingudtalelse efter vejlovens § 17 f, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 5, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1, jf. § 17 h, stk. 6, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 17 h, stk. 8. 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. 7, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 17 h, stk. 8.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende vejlovens § 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 vejlovens § 17 h, stk. 9, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Til nr. 28

Forslaget er en præcisering af, at vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2, finder anvendelse for vejanlægsprojekter omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, samt en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 og 4 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

UDKAST

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 miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil.

Det følger af vejlovens § 17 i, stk. 2, at hvis miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil.

Vejlovens § 17 i, stk. 2, indebærer i praksis, at miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) i den vurdering, som styrelsen foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ tilladelse til projektet.

For så vidt angår de projekter, som skal meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at

UDKAST

varetage bygherreopgaven ved det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Ved et projekt, der kan få væsentlige indvirkninger på miljøet en i anden stat, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke meddele administrativ tilladelse før miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil. Tilsvarende kan et projekt, der skal vedtages ved anlægslov, ikke fremmes, før miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil. Anlægslov for det pågældende projekt kan således ikke fremsættes for Folketinget uden samtykke fra miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren).

Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), idet det er miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer.

Vejlovens § 17 i implementerer VVM-direktivets artikel 7.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 i, *stk. 3*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Vejdirektoratet de opgaver der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i stk. 1 og 2. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Den foreslåede ændring vil indebære en præcisering af, at for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Vejdirektoratet der varetager opgaverne forbundet med internationale høringer efter vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2, i samarbejde med miljøministeren, i stedet for Trafik-,

UDKAST

Bygge- og Boligstyrelsen. Denne del af den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil desuden indebære, at projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, ikke kan fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, som kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, kan anlægsloven for projektet således ikke fremsættes for Folketinget før miljøministeren har meddelt samtykke hertil. Dette svarer i praksis til de krav, der følger af den administrative proces, jf. vejlovens § 17 i, stk. 1 og 2. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 i, *stk. 4*, at hvis et projekt kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1 eller 3.

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, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, til rådighed tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives.

Til nr. 30

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29, samt nyaffattelse af vejlovens § 17 h, jf. lovforslagets § 1, nr. 27.

Desuden forslås indsat, at fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 38, stk. 5, 2. og 3. pkt.

UDKAST

Det foreslåede har baggrund i, at der for fastsættelse af høringsfrister for internationale høringer bør gælde det samme som i miljøvurderingsloven, da miljøministeren er Danmarks kontaktpunkt (focal point) for sådanne høring.

Til nr. 31

Det foreslås at affatte *overskriften* efter § 17 i »Tilladelser«.

Forslaget har baggrund i forslaget om at indsætte et nyt stk. 3 i vejlovens § 17 j vedrørende tilladelse til statslige vejanlægslovsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 34. Vejlovens § 17 j vil således vedrøre både Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative tilladelse samt tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, som træder i stedet for en administrativ tilladelse.

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 miljø- og fødevarerministerens (nu 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

UDKAST

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, hvilket i direktivets forstand betegnes den kompetente myndigheds begrundede konklusion. 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.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse ved statslige vejanlægslovsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for den administrative tilladelse.

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 Boligstyrelsens afgørelse om tilladelse skal 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. Styrelsen skal desuden 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 den almindelige forvaltningsret, herunder

UDKAST

undersøgelsesprincippet. 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.

Til nr. 33

I § 17 j, stk. 2, foreslås »Såfremt« ændret til »Hvis« for, at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen. Der er således alene tale om en sproglig præcisering.

Til nr. 34

En anlægslov for et statsligt vejanlægsprojekt, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, stk. 1, skal beskrive anlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. Indholdet af de oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven, svarer således i praksis til karakteren af de oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) administrativt skal træffe afgørelse om tilladelse på baggrund af, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Vejdirektoratet skal ligeledes sikre, at Folketinget forud for anlægslovens vedtagelse får forelagt høringsnotat over de høringssvar, der er indkommet i forbindelse med høring over henholdsvis miljøkonsekvensvurderingen og forslaget til anlægsloven.

Desuden skal Vejdirektoratet i praksis sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, hvilket svarer til det krav, der stilles til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) i den administrative procedure i medfør af vejlovens § 17 j, stk. 1, 3. pkt.

UDKAST

Ovenstående er således ikke fastsat i vejlovens bestemmelser, men er alene anført i bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

Det foreslås, at indsætte som § 17 j, stk. 3, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Vejdirektoratets begrundede konklusion. Vejdirektoratet skal før Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslåede vil for det første indebære, at anlægsloven for et vejanlægslovsprojekt, skal udarbejdes på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Vejdirektoratets begrundede konklusion. At anlægsloven skal baseres på de angivne oplysninger vil betyde, at loven skal beskrive vejanlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholder oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. I praksis vil de dele af miljøkonsekvensrapporten der vedrører den valgte linjeføring for vejanlægsprojektet, blive skrevet ind i anlægslovens bemærkninger. Den samlede miljøkonsekvensrapport vil desuden være offentligt tilgængelig i forbindelse med lovprocessen.

Det foreslåede vil for det andet indebære, at før Folketingets vedtagelse af anlægsloven skal Vejdirektoratet sikre, at oplysningerne er tidssvarende.

Til nr. 35

UDKAST

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 træffer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. § 17 j, stk. 1, skal afgørelsen 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.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om at tillade et vejanlægsprojekt skal indeholde både styrelsens begrundede konklusion om det pågældende projekt, de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af projektets særkender, foranstaltninger der påtænkes truffet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger.

UDKAST

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 den almindelige forvaltningsret, herunder 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.

Til nr. 36 og 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

UDKAST

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 overlappe eller stille yderligere krav om overvågning end, hvad der kræves i henhold til anden EU-lovgivning end VVM-direktivet og i henhold til anden lovgivning.

Der er fastlagt overordnede procedurer for overvågning 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. De konkrete tiltag vil derimod følge af afgørelsen om tilladelse, da disse afhænger af det konkrete vejanlægsprojekt.

Transport- og bygningsministeren (nu 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 bekendtgørelsen nævnt ovenfor.

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.

UDKAST

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

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.

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

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

UDKAST

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.

Det foreslås desuden indsat i vejlovens § 17 k, *stk. 3*, at omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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 betyde, 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 vejlovens § 17 k, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, samt af 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.

Til nr. 38

Vejdirektoratet og skal sikre, at tilsvarende oplysninger, som den administrative tilladelse skal indeholde, jf. vejlovens § 17 k, *stk. 1*, herunder de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse, stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovens fremsættelse, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, bliver Vejdirektoratets overvågning heraf beskrevet i anlægslovens bemærkninger. Dette svarer i praksis til de krav, der stilles i den administrative procedure i medfør af vejlovens § 17 k, *stk. 2*, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

Ved etablering af anlæg i medfør af anlægsloven fører transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i anlægslovens bemærkninger. I praksis er det Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven. Det gælder bl.a. også i forhold til afværgeforanstaltninger, som beskrives i bemærkningerne i anlægsloven, herunder at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt.

Overvågningen skal i anlægslovens bemærkninger beskrive den opfølgning og evaluering, der skal ske i forbindelse med etablering af f.eks. kompenserende foranstaltninger eller afværgeforanstaltninger. I de tilfælde, hvor overvågning kan ske gennem eksisterende overvågning, herunder den overvågning, som Miljø- og Fødevareministeriet foretager, bør der gøres brug af tilgængelige data herfra.

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 finder ikke anvendelse ved projekter, der tillades ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov herom, jf. bekendtgørelsens § 1.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 k, *stk. 5*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratets begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.

Oplysningerne, som skal fremgå af anlægsloven, svarer til de oplysninger, som skal følge af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative afgørelse om at tillade et projekt, jf. vejlovens § 17 k, *stk. 1*. Oplysningerne vil som udgangspunkt følge af lovbemærkningerne til anlægsloven.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af

UDKAST

anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 k, *stk. 6*, at hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Vejdirektoratet gennemfører overvågning heraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.

Hvordan Vejdirektoratet skal gennemføre overvågning af et anlægslovsprojekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, vil blive beskrevet i lovbemærkningerne til anlægsloven.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.7.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 39

Forslaget om at indsætte »*stk. 1*« efter »§ 17 j« i vejlovens § 17 l, *stk. 1*, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt *stk. 3* i vejlovens § 17 j, jf. lovforslagets § 1, nr. 34.

I § 17 l, *stk. 1*, foreslås desuden »såfremt« ændret til »hvis« for, at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen. Der er således alene tale om sproglige præciseringer.

Til nr. 40

Vejdirektoratet skal underrette transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) hvis der efter vedtagelse af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, *stk. 1*, fremkommer oplysninger, som nævnt i vejlovens § 17 l, nr. 1-3, om projektets skadelige indvirkninger på miljøet, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

Vejlovens § 17 1, nr. 1-3, finder ikke direkte anvendelse ved statslige vejanlægsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse. Ifølge vejlovens § 17 1 kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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, hvis en af betingelserne i bestemmelsens nr. 1-3 er opfyldt. Betingelsen i nr. 1, er hvis der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, nr. 2, er hvis projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) meddelelse af administrativ tilladelse, og nr. 3, er hvis projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) meddelelse af administrativ tilladelse.

Såfremt transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) vurderer på baggrund af Vejdirektoratets underretning om et anlægslovsprojekts ændrede karakter, jf. ovenfor, at der kræves en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændring, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg (nu Transportudvalg). Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) kan vælge at underretter Transport- og Bygningsudvalget (nu Transportudvalget) om oplysninger af denne karakter, selvom det ikke nødvendigvis fører til en ændringslov til anlægsloven.

Hvis der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette ligeledes følge den administrative proceduren, som fastlagt i vejloven. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt med fremsættelse af en ændringslov til anlægsloven. Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) vil i givet fald rette henvendelse til Transport- og Bygningsudvalget (nu Transportudvalget) og forligskredsen bag det konkrete projekt, med henblik på at aftale processen herfor. Hvis der vedtages en ændringslov indeholdende en supplerende miljøkonsekvensvurdering, vil denne også følge anlægslovsprocessen.

UDKAST

Det foreslås indsat i vejlovens § 17 l, *stk.* 2, at *stk.* 1 ikke finder anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i *stk.* 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. vejlovens § 17 o, *stk.* 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.

Det foreslåede vil indebære, at hvis den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet som led i tilsynsforpligtelsen, jf. den foreslåede vejlovens § 17 o, *stk.* 2, bliver opmærksom på, at det statslige vejanlægslovsprojekt opfylder et af kriterierne i vejlovens § 17 l, *stk.* 1, nr. 1-3, jf. ovenfor, skal myndigheden beslutte hvorvidt der skal gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Hvis myndigheder beslutter, at der skal gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering for projektet, beslutter transportministeren om denne skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en vedtagelse af en ændringslov til anlægsloven. Hvis en supplerende miljøkonsekvensvurdering kræver vedtagelse af en ændringslov til anlægsloven vil transportministeren skulle rette henvendelse til Transportudvalget og forligskredsen bag det konkrete projekt, hvilket ligeledes er gældende praksis i dag. Hvis en supplerende miljøkonsekvensvurdering derimod skal følge den administrative procedure i vejloven og tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, kan transportministeren ligeledes vælge at inddrage Transportudvalget og forligskredsen bag projektet.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af vejlovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3.

Til nr. 41

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 offentligheden og de berørte myndigheder, når

UDKAST

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 § 17 m, stk. 1, nr. 1, således, at indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil, jf. § 17 k, stk. 1-4, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gøre tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse.

Forslaget vil indebære, at § 17 m, stk. 1, nr. 1, henviser til de relevante bestemmelser i vejloven 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 åbningskrivelsen 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. 42

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af vejlovens § 17 g, stk. 10, jf. lovforslagets § 1, nr. 25, og nyaffattelse af vejlovens § 17 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 1, nr. 27.

Til nr. 43

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 og 4 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 44

Det følger af vejlovens § 17 m, stk. 3, at i de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet stille de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Oplysninger om 1) indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil, 2) de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til

UDKAST

grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse, 3) resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget, 4) de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i, og 5) hvorledes resultaterne og oplysningerne, jf. nr. 3 og 4, er indarbejdet i afgørelsen eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 17 i, skal således stilles til rådighed af Vejdirektoratet.

Oplysningerne stilles som udgangspunkt til rådighed på Vejdirektoratets hjemmeside.

Det foreslås at nyaffattet vejlovens § 17 m, *stk. 3*, således, at når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.
- 2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.
- 3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.
- 4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 7, og § 17 i.
- 5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 17 i.

Forslaget vil indebære, at der i § 17 m, *stk. 3*, tages hensyn til de særlige forhold, som gør sig gældende for projekter, der vedtages ved anlægslov, navnlig at Folketingets vedtagelse af en anlægslov, træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om enten at give eller nægte administrativ tilladelse til projektet. Det præciseres således, at det er selve anlægsloven og lovforslaget, herunder lovbemærkningerne, der skal stilles til rådighed, og ikke en afgørelse med tilknyttede betingelser, som det er tilfældet ved den administrative procedure. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 45

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 og 4 i vejlovens § 17 i, jf. lovforslagets § 1, nr. 29, og nyaffattelse af vejlovens § 17 m, *stk. 3*, jf. lovforslagets § 1, nr. 44.

Til nr. 46

UDKAST

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 transport- og bygningsministerens (nu 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, hvori bl.a. er fastsat, hvornår en person er inhabil til at behandle en konkret sag i den offentlige forvaltning, da der foreligger en interessekonflikt, som kan skabe tvivl om dennes upartiskhed i sagen. Dette kan f.eks. være personlige eller økonomiske interesser i den konkrete sag. Forvaltningsloven regulerer alene personlig 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 ulovbestemt retsgrundsætning om habilitet. 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

UDKAST

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 en videreførelse af gældende ret, da dette krav allerede gælder efter den almindelige forvaltningsret, 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 Kommissionen 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. 47

Ved etablering af statslige vejanlægsprojekter i medfør af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i vejlovens § 17 j, stk. 1, fører transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i rapporten, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

I praksis er det Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven. Det gælder således f.eks. i forhold til afværgeforanstaltninger, som beskrives i bemærkningerne til anlægsloven, herunder at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 38, herom.

Ovenstående er således ikke fastsat i vejlovens bestemmelser, men er alene anført i bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

Det foreslås, at indsætte som § 17 o, stk. 2, at transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i kapitel 2 a og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

I medfør af den foreslåede bemyndigelse skal transportministeren i en bekendtgørelse fastsætte hvilke(n) myndighed(er), der skal føre tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a og med, at vilkår m.v. for anlægslovsprojekters gennemførelse overholdes. Det vil enten kunne fastsættes, at én myndighed fører tilsyn med samtlige vejanlægslovsprojekter omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 3, eller at flere myndigheder fører tilsyn afhængigt af, hvilket konkret projekt, der er tale om, herunder om det enten er Vejdirektoratet eller et statsligt selskab, der er bygherre for projektet. Sidstnævnte vil dog typisk blive fastsat direkte i anlægsloven til det pågældende vejanlægsprojekt.

Til nr. 48

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 48, præciseret, 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. 49

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.

UDKAST

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 Bygningsministeriets (nu 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, afsnit 2.4.2. 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 Folketinget giver 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 spørgsmål 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

UDKAST

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 § 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 vil indebære, at afgørelser truffet efter vejlovens kapitel 2 a ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. vejlovens § 132, stk. 6, jf. ovenfor.

Til nr. 50-52

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 50, præciseret, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i strid med vejlovens § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om administrativ tilladelse efter vejlovens § 17 j, stk. 1.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 51, præciseret, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i

UDKAST

strid med vejlovens § 17 j, stk. 1, påbegynder et ansøgt projekt før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt administrativ tilladelse.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 52, præciseret, 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 personer 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, skt. 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. Hertil anses ikke-statslige foreninger eller organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis denne har vedtægter

UDKAST

eller love, som dokumenterer dens formål, og repræsenterer mindst 100 medlemmer, som omfattet, 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«, som ikke er implementeret korrekt i den gældende jernbaneloven. Den foreslåede nyaffattelse sikrer således, 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 indholdsmæssigt til den gældende jernbanelovens § 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 foreslås i lovforslagets § 2, nr. 3, præciseret, 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

Ifølge VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g, forstås ved »miljøkonsekvensvurdering« en proces bestående af:

- 1) Bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensvurderingsrapport, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 og 2.
- 2) Gennemførelse af høringer, jf. direktivets artikel 6, og hvis relevant, jf. artikel 7.
- 3) Den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensvurderingsrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har

UDKAST

fremlagt i overensstemmelse med direktivets artikel 5, stk. 3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til direktivets artikel 6 og 7.

- 4) Den kompetence myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkning på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. c omhandlede undersøgelse og, i givet fald dens egen supplerende undersøgelse.
- 5) Indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i direktivets artikel 8 a omhandlede afgørelser.

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.

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 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 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 miljøkonsekvensrapport, 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.

UDKAST

Kravet i 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 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 fem trin (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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse

UDKAST

af høring af andre af projektet 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i, eller Banedanmarks undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger 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. 6, *litra d*, at miljøkonsekvensvurderingen for det fjerde består af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Banedanmarks begrundede konklusion i anlægsloven, 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*. I definitionen af begrebet »miljøkonsekvensvurdering« i den foreslåede § 3, stk. 2, nr. 7, foreslås desuden indsat proceduren for miljøkonsekvensvurdering af de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov. Dette foreslås med baggrund i, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.4.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger herom. Banedanmark varetager herved som udgangspunkt de forskellige procestrin frem til Folketingets vedtagelse af anlægsloven.

UDKAST

Af forslaget til jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra d og e, fremgår, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndigheden egen supplerende undersøgelse samt indarbejdelse af styrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser. Og for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, at miljøkonsekvensvurderingen bl.a. består af Banedanmarks 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 styrelsens begrundede konklusion i anlægsloven.

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 den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark 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.

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 jernbaneprojekter 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, således at de omfattede projekter

UDKAST

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 Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 1, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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 en 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 Kommissionen 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 projektet omfattet af jernbanelovens bilag 2, kræver 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,

UDKAST

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 artikel 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 Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter omfattet af bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse, hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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 en 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 Kommissionen 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

UDKAST

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 7, at »Trafik- og Byggestyrelsen« ændres til »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »transport- og bygningsministeren« ændres til »transportministeren« og »miljø- og fødevareministeren« ændres til »miljøministeren« overalt i jernbanelovens kapitel 6 a, da dette er de korrekte betegnelser for styrelsen samt de to ministre.

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 Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering ved vedtagelse af en anlægslov. I stedet udgør Folketingets vedtagelse af anlægsloven miljøkonsekvensvurderingstilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, skt. 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 til 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

UDKAST

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 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. 7, 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 Folketingets 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. 7. 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. 7. Målene med VVM-direktivet følger af direktivets artikel 2, stk. 1,

UDKAST

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. 7. Bestemmelsens indhold om høring af berørte myndigheder og bestemmelserne om at bestemte oplysninger, skal stilles til rådighed til 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 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 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. 7, 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 Folketingets vedtagelse af en anlægslov herfor, hvilket træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative tilladelse, samt at sådanne

UDKAST

projekter kan fritages fra kravet om høring af offentligheden i jernbanelovens § 38 h, stk. 7, 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. 3.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Jernbaneloven indeholder ikke i dag hjemmel til, at Banedanmarks 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 omfattet af bilag 1 og 2, jf. stk. 1 og 2, 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 2 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 kriterierne 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 gennemført i national lovgivning. Da det ikke kan

UDKAST

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 forsyningssikkerheden 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 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 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 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

UDKAST

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. den foreslåede jernbanelovens § 38 h, inden der træffes afgørelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1, om at tillade projektet eller vedtages en anlægslov herom.

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 kriterier, der skal opfyldes, hvis fritagelsesmuligheden skal anvendes for et konkret projekt. Kriterierne samt processen for anvendelse af fritagelsesmuligheden vil blive udmøntet i en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse i jernbanelovens § 38 a, stk. 5, og 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 hensigtsmæssigt, 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.

UDKAST

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. Bekendtgørelsen udstedes med hjemmel i jernbanelovens § 38 p.

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

Kommissionen skal underrettes før der 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.

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

Til nr. 10

Ved projekter omfattet af jernbanelovens bilag 1, der vedtages ved anlægslov, indgiver Banedanmark ikke ansøgning om projektet til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter jernbanelovens § 38 b, stk. 1. I stedet vil projektet blive igangsat på baggrund af en politisk beslutning – typisk en konkret politisk aftale mellem regeringen og en kreds af forligspartier, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 b, *stk. 2*, at ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, *stk. 3*, skal der ikke indgives ansøgning.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 11

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt *stk. 4* i jernbanelovens § 38 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 9, og nyt *stk. 4* i jernbanelovens § 38 b, jf. lovforslagets § 2, nr. 12, samt en sproglig præcisering for at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

Til nr. 12

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.

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 foreslåede at indsætte som jernbanelovens § 38 b, *stk. 4*, at hvis Banedanmark ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. *stk. 3*, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 38 d, *stk. 1*, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.

UDKAST

Det foreslåede vil indebære, at Banedanmark i ansøgningen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan angive, at projektet omfattet af jernbanelovens bilag 2 skal miljøkonsekvensvurderes uden at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe screeningsafgørelse herom. I tilfælde hvor Banedanmark angiver dette, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen således ikke træffe afgørelse om, hvorvidt et projekt, 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 Folketingets tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3.

Til nr. 13

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 ved projekter, der tillades efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages ved anlægslov.

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

VVM-direktivets artikel 4, stk. 4, stiller krav til, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge i forbindelse med en screeningsafgørelse for

UDKAST

projekter, der er omfattet af direktivets bilag II. Det følger bl.a. heraf, at bygherren skal fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. En detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge, følger af direktivets bilag II.A. 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 VVM-direktivet.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 c, *stk. 1*, således, at Banedanmarks ansøgning efter § 38 b, *stk. 3*, 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 Boligministeriets vurderer ikke, at lovforslagets § 2, nr. 13, 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. 3*, 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 således 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. 14

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.

UDKAST

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 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 ved projekter, der tillades efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages 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 ved ansøgning efter jernbanelovens § 38 c, stk. 1, kan Banedanmark fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Den foreslåede ændring vil indebære en sproglig præcisering af, at Banedanmarks ansøgning om en screeningsafgørelse efter § 38 b, stk. 3, bl.a. kan indeholde både en beskrivelse af særkender ved projektet og en beskrivelse af foranstaltninger, der påtænkes truffet. Der er således tale om en videreførelse af gældende ret.

UDKAST

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 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 Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) vurdering af, hvorvidt et projekt er miljøkonsekvensvurderingspligtigt skal styrelsen inddrage kriterierne i jernbanelovens bilag 3, som omfatter projektets karakteristika, herunder bl.a. projektets dimensioner og udformninger, kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, forurening og gener, risikoen for større ulykker og risikoen for menneskers sundhed. Kriterierne omfatter også projektets placering, herunder den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan forventes at blive berørt af projektet. Det omfatter arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet, herunder bl.a. indvirkningens størrelsesorden og rumlig udstrækning, art, grænseoverskridende karakter, intensitet og kompleksitet m.v.

UDKAST

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, bl.a. på grund af dets art, dimensioner eller placering, er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 eller 3, 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, 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 en 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 Kommissionen 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

På baggrund af forslaget om at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 27, foreslås det at ophæve jernbanelovens §§ 38 d, stk. 3 og 4.

Til nr. 17

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.

UDKAST

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 i særlige tilfælde, f.eks. med hensyn til projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forlænge fristen til at træffe afgørelse.

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.

Til nr. 18

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.

UDKAST

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 Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

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.

Jernbanelovens § 38 f, stk. 1, finder som anført ovenfor, ligeledes anvendelse ved de projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov. Ved sådanne projekter kan Banedanmark således ligeledes anmode om en scopingudtalelse. Muligheden for anmodning om en scopingudtalelse anvendes dog sjældent ved anlægslovsprojekter.

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

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 udtalelsen 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.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af bestemmelsens indhold om, at scopingudtalelsen skal tage hensyn til de oplysninger som Banedanmark har fremlagt, og der er således tale om videreførelse af

UDKAST

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

Til nr. 19

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af jernbanelovens §§ 38 f, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 2, nr. 20, og nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 27.

Til nr. 20

På baggrund af forslaget om at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 27, foreslås det at ophæve jernbanelovens §§ 38 f, stk. 2 og 3.

Til nr. 21

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.

Banedanmark skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for de projekter, der er omfattet af jernbanelovens § 38 a, dvs. både statslige jernbaneanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Jernbanelovens § 38 g implementerer VVM-direktivets artikel 3 og artikel 5, stk. 1 og 3, litra b, og stk. 4, samt direktivets bilag IV.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 i jernbanelovens § 38 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 9. Ændringen vil indebære en præcisering af, at Banedanmark kun skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport for statslige jernbaneanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt de projekter, hvor Folketingets

UDKAST

vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 1-3.

Kravet om, at Banedanmark skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport i overensstemmelse med jernbanelovens § 38 g finder således ikke anvendelse for statslige jernbaneanlægsprojekter omfattet af fritagelsesmuligheden i den foreslåede § 38 a, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 9.

Til nr. 22

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 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

UDKAST

eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Ændringen er en sproglig præcisering, som vil sikre, at der ikke er tvivl om at miljøkonsekvensrapporten skal omfatte både en beskrivelse af projektets særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af de foranstaltninger, der påtænkes truffet. 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. 23

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.

Af direktivets artikel 5, stk. 1, 2. afsnit, 1. pkt., følger bl.a., at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde de oplysninger, der med rimelig 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 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 § 38 g, *stk. 4*, 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, 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

UDKAST

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 den almindelige forvaltningsret, herunder 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. 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.

Ligeledes foreslås indsat som jernbanelovens § 38 g, *stk.* 5, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Banedanmark kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder. Der er ligeledes tale om videreførelse af gældende ret, jf. ovenfor.

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

Til nr. 24

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 4 og 5 i jernbanelovens § 38 g, jf. lovforslagets § 2, nr. 23.

Til nr. 25

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.

UDKAST

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.

Ved projekter, der skal vedtages ved anlægslov, sikrer Banedanmark i praksis, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i jernbanelovens § 38 g samt at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge rapporten. Disse pligter følger dog ikke direkte af jernbanelovens bestemmelser.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 g, *stk. 10*, 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. 1-4 og 6-9. 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.

UDKAST

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gennemgang af om miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i jernbanelovens § 38 g, stk. 1-4 og 6-9, skal ske, når Banedanmark har sendt rapporten til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og inden denne sendes i høring i medfør af den foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 6, jf. den foreslåede jernbanelovens § 38 g, stk. 10, 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. 10, 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 den almindelige forvaltningsret, herunder officialprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark, med henblik på at nå frem styrelsens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

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 jernbanelovens § 38 g, stk. 10, 3. pkt. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

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

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 g, *stk. 11*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i stk. 1-3 og 5-9. Banedanmark skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

UDKAST

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 26

Det følger af jernbanelovens § 38 g, stk. 8, at myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.

Kravet om at myndigheder skal stille relevante oplysninger til rådighed følger ligeledes af forvaltningsrettens almindelige regler, og jernbanelovens § 38 g, stk. 8, ændrer ikke heri.

Bestemmelsen finder anvendelse for både statslige jernbaneanlægsprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) samt de projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 4.

Endvidere har Banedanmark adgang til Danmarks Miljøportal, som er en platform til opsamling og opbevaring af natur- og miljødata, der sikrer, at data kan deles mellem myndigheder, borgere, organisationer og virksomheder. Miljøportalen understøtter den digitale miljøforvaltning og skaber rammerne for en effektiv håndtering af miljøopgaverne i Danmark.

Det foreslås at ændre § 38 g, stk. 8, der bliver til stk. 12, således, at myndigheder skal stille relevante oplysninger, jf. navnlig stk. 7 og 8, til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.

Den foreslåede ændring er en sproglig præcisering af at det navnlig er oplysningerne nævnt i jernbanelovens § 38 g, stk. 7 og 8, som myndighederne skal stille til rådighed for Banedanmark efter anmodning.

UDKAST

Ændringen vil sikre en direktivnær implementering af ordlyden af VVM-direktivets artikel 5, stk. 4.

Det er således navnlig oplysninger, som på en passende måde påviser og beskriver og indeholder en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på

- 1) befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet),
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Samt oplysninger om de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det er tale om en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 27

Det foreslås, at indsætte »Høringer m.v.« som *overskrift* før jernbanelovens § 38 h, da bestemmelsen foreslås nyaffattet, således at denne indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. nedenfor.

Til § 38 h, stk. 1-3

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

UDKAST

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 Boligstyrelsen) 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 miljøkonsekvensvurdering.

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 § 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, selvom der ikke er krav herom i jernbaneloven.

UDKAST

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 myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, stk. 1, og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.

Oplysningerne som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille til rådighed efter den foreslåede § 38 h, stk. 1, er oplyst i den foreslåede § 38 h, *stk. 2*.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det første skal stille ansøgningen om tilladelse til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille Banedanmarks ansøgning om tilladelse 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det andet 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 betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det tredje skal stille oplysninger om, at

UDKAST

styrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 38 j, stk. 1, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at styrelsen skal træffe administrativ afgørelse efter Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, om et konkret projekt, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 4*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det fjerde 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 betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. 5*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det femte 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 betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 evt. Banedanmark samt at bemærkninger eller spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen skal ligeledes oplyse om evt. tidsfrister for fremsendelse af sådanne bemærkninger eller spørgsmål. Disse frister vil som udgangspunkt følge de frister, som styrelsen fastsætter for høringer vedrørende det konkrete projekt i medfør af de foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 6*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det sjette 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.

UDKAST

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 7*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det syvende skal stille oplysninger om hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse offentligheden og berørte myndigheder om, at oplysningerne offentliggøres på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside eller i øvrigt i overensstemmelse med de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. jernbanelovens § 38 p. Ligeledes skal oplyses, hvornår oplysningerne offentliggøres f.eks. på styrelsens hjemmeside.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 8*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det ottende skal stille oplysninger om hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Det vil betyde, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal oplyse om der er 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det niende skal stille miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, og resultatet af høringer, jf. § 38 h, stk. 4, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

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

UDKAST

udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten vil have en scopingudtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 38 f, stk. 1.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, *nr. 10*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for det tiende skal stille eventuelle supplerende oplysninger, herunder miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v. til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Eventuelle supplerende oplysninger er bl.a. oplysninger indhentet fra Banedanmark i medfør af den foreslåede jernbanelovens § 38 g, stk. 10, 2. pkt. De vigtigste rapporter og anbefalinger, der er indgivet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, samt øvrige miljøoplysninger, som har relevans for den afgørelse om administrativ tilladelse, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe, skal ligeledes 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 (herefter miljøoplysningsdirektivet).

De foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 2, vil som udgangspunkt alene finde anvendelse for projekter, der skal følge den administrative procedure, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, *stk. 3*, således, at for at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelig kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 38 h, stk. 3, vil finde anvendelse for projekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov, træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3.

De oplysninger, som Banedanmark skal stille til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder er nævnt i den foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 2, nr. 2 og 4-10. Der henvises til

UDKAST

gennemgangen heraf ovenfor. Banedanmark skal ikke stille oplysningerne nævnt i § 38 h, stk. 2, nr. 1 og 3, til rådighed, da der ikke indgives ansøgning for projekter, der skal vedtages ved anlægslov, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og da der ikke kræves administrativ tilladelse til sådanne projekter, da Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet herfor.

Det er hensigten med den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 1-3, 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 nærmere i en bekendtgørelse i medfør af jernbanelovens § 38 p.

I følge 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 disse oplysninger 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. 4-8, og jernbanelovens § 38 h, stk. 4-8.

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. 4-8. 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« forstår en eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper, jf. lovforslagets § 2, nr. 1.

Ved »berørt myndighed« forstår en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes

UDKAST

at blive berørt af et statsligt jernbaneanlægs indvirkning på miljøet, jf. jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3.

Den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 1-3, 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 Transport- og Boligministeriets vurdering, at begrebet »berørt myndighed«, jf. jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3, i princippet er omfattet af begrebet »offentligheden«, jf. lovforslagets § 2, nr. 1. 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 åbningsskrivelsen påpeger, at en bestemmelsen 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.

Til § 38 h, stk. 4

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

UDKAST

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 principper om partshøring, som bl.a. også fremgår direkte af forvaltningsloven, 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). Dette følger af den almindelige forpligtelse, som offentlige myndigheder har til oplysning af sagen. 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.

De lodsejere, der skal partshøres, jf. ovenfor, identificeres dels ved, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) spørger bygherren, Banedanmark, hvilke lodsejere 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 de relevante lodsejere er identificeret, fremsendes ansøgningsmaterialet til disse.

UDKAST

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.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, *stk. 4*, 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende jernbanelovens § 38 d, *stk. 3*. Bestemmelsen om høring af berørte myndigheder før der træffes screeningsafgørelse rykkes til den foreslåede jernbanelovens § 38 h, *stk. 4*, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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*.

Til § 38 h, stk. 5

UDKAST

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 Folketingets vedtagelse 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-,

UDKAST

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 idefasehøringer, hvor offentligheden inddrages i forbindelse med projekteringen af styrelsens projekter, f.eks. afholder borgermøder og lignende. Sådanne idefasehøringer, 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. 5*, 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende jernbanelovens § 38 f, *stk. 2*. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder før der afgives udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten (scoping) rykkes til den foreslåede jernbanelovens § 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

UDKAST

Boligstyrelsens udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvorfor forvaltningsloven ikke finder direkte anvendelse. Ved nogle jernbaneanlægsprojekter 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 dage, men dette afhænger dog af ovenstående faktorer.

Til § 38 h, stk. 6

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.

UDKAST

I praksis vil de berørte myndigheder modtage høringen direkte fra transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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.

De eventuelle supplerende oplysninger, som skal sendes i høring, dækker typisk over de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) stiller opfølgende spørgsmål til bygherrens materiale. Der er således tale om f.eks. oplysninger om justering, tilpasning eller ændring til selve projektet eller oplysninger til forståelse af miljøkonsekvensrapporten.

Det foreslås at nyaffatte jernbanelovens § 38 h, *stk.* 6, 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

UDKAST

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende jernbanelovens § 38 h, stk. 2. Bestemmelsen om høring af de berørte myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger rykkes til den foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 6, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høring, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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 jernbanelovens § 38 h, stk. 1 og 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.

Til § 38 h, stk. 7

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

UDKAST

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 i 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.

I praksis fremsendes høringsmaterialet af transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen, til de berørte myndigheder.

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 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 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

UDKAST

skal ændres væsentligt på baggrund af resultatet af høringerne, vil der blive foretaget en supplerende høring.

Hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets (nu Transport- og Boligministeriets) departement høringen på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Det foreslås at ændre jernbanelovens § 38 h, *stk. 7*, 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 myndigheden 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 jernbanelovens § 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 § 1, nr. 8, kan et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fritages fra kravet i den foreslåede jernbanelovens § 38, *stk. 7*, 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 jernbanelovens § 38 a, *stk. 3*, hvorved der alene vil være krav om høring af berørte myndigheder i

UDKAST

medfør af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 h, stk. 7. 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 den foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 3, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

Den foreslåede ændring vil 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 Folketingets vedtagelse 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.

Til § 38 h, stk. 8

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.

UDKAST

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 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. 8*, således, at i de tilfælde, hvor høringer efter *stk. 6* og *7* 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende jernbanelovens § 38 h, *stk. 4*. Bestemmelsen om gennemførelse af høring over en supplerende miljøkonsekvensrapport rykkes til den foreslåede jernbanelovens § 38 h, *stk. 8*, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse. Der er således tale om en 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.

UDKAST

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.

Til § 38 h, stk. 9

Transport- og bygningsministeren (nu 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.

Transport- og bygningsministeren (nu 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.

Transport- og bygningsministeren (nu 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 miljøansvar 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. 9, således, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 4-8 for det enkelte projekt.

UDKAST

Det 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. 4, før der afgives scopingudtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 5, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 6, før der vedtages en anlægslov, jf. § 38 h, stk. 7, og de berørte myndigheder, der skal ske høring af ved en supplerende høring, jf. § 38 h, stk. 8.

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. 4, før der afgives scopingudtalelse efter jernbanelovens § 38 f, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 5, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse efter Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. § 38 h, stk. 6, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 38 h, stk. 8. 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. 7, samt supplerende høringer i den forbindelse, jf. § 38 h, stk. 8.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af den gældende jernbanelovens § 38 d, stk. 4, § 38 f, stk. 3, og § 38 h, stk. 5. Bestemmelserne om udpegning af de berørte myndigheder for de enkelte projekter rykkes til den foreslåede jernbanelovens § 38 h, stk. 9, da det vurderes hensigtsmæssigt at samle alle høringsbestemmelser, med undtagelse af internationale høringer, i en samlet høringsbestemmelse.

Til nr. 28

Forslaget er en præcisering af, at jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2, finder anvendelse for jernbaneanlægsprojekter omfattet af jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, samt en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 og 4 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 29.

Til nr. 29

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

UDKAST

en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) snarest muligt underrette miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil.

Det følger af jernbanelovens § 38 i, stk. 2, at hvis miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil.

Jernbanelovens § 38 i, stk. 2, indebærer i praksis, at miljø- og fødevareministeren (nu 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) i den vurdering, som styrelsen foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ tilladelse til projektet.

For så vidt angår de projekter, som skal meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Banedanmark eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven ved det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) varetager efter jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

Ved et projekt, der kan få væsentlige indvirkninger på miljøet en i anden stat, kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ikke meddele administrativ tilladelse før miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil. Tilsvarende kan et projekt, der skal vedtages ved anlægslov, ikke fremmes, før miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) har meddelt samtykke hertil. Anlægslov for det pågældende projekt kan således ikke fremsættes for Folketinget uden samtykke fra miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren).

Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren) miljøkonsekvensrapporten 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 miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), idet det er miljø- og fødevareministeren (nu miljøministeren), der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer.

Jernbanelovens § 38 i implementerer VVM-direktivets artikel 7.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 i, *stk. 3*, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Banedanmark de opgaver der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i stk. 1 og 2. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Den foreslåede ændring vil indebære en præcisering af, at for de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, er det Banedanmark der varetager opgaverne forbundet med internationale høringer efter jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2, i samarbejde med miljøministeren, i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Denne del af den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af

UDKAST

lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede ændring vil desuden indebære, at projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, ikke kan fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, som kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, kan anlægsloven for projektet således ikke fremsættes for Folketinget før miljøministeren har meddelt samtykke hertil. Dette svarer i praksis til de krav, der følger af den administrative proces, jf. jernbanelovens § 38 i, stk. 1 og 2. Der er tale om en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 i, *stk. 4*, at hvis et projekt kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 38 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 38 h, stk. 1 eller 3.

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, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, til rådighed tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives.

Til nr. 30

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 29, samt nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, jf. lovforslagets § 2, nr. 27.

Desuden foreslås indsat, at fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 38, stk. 5, 2. og 3. pkt. Det foreslåede har baggrund i, at der for fastsættelse af høringsfrister for internationale høringer bør gælde det samme som i miljøvurderingsloven,

UDKAST

da miljøministeren er Danmarks kontaktpunkt (focal point) for sådanne høring.

Til nr. 31

Det foreslås at affatte *overskriften* efter § 38 i »Tilladelser«.

Forslaget har baggrund i forslaget om at indsætte et nyt stk. 3 i Jernbanelovens § 38 j vedrørende tilladelse til statslige jernbaneanlægslovsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 34. Jernbanelovens § 38 j vil således vedrøre både Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrativ tilladelse samt tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, som træder i stedet for en administrativ tilladelse.

Til nr. 32

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 miljø- og fødevareministerens (nu 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

UDKAST

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, hvilket i direktivets forstand beteges den kompetente myndigheds begrundede konklusion. 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.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse ved statslige jernbaneanlægslovsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for den administrative tilladelse.

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 Boligstyrelsens afgørelse om tilladelse skal 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. Styrelsen skal desuden 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 den almindelige forvaltningsret, herunder undersøgelsesprincippet. Forslaget er således en præcisering af, at Trafik-,

UDKAST

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.

Til nr. 33

I § 38 j, stk. 2, foreslås »Såfremt« ændret til »Hvis« for, at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen. Der er således alene tale om en sproglig præcisering.

Til nr. 34

En anlægslov for et statsligt jernbaneanlægsprojekt, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, skal beskrive anlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. Indholdet af de oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven, svarer således i praksis til karakteren af de oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) administrativt skal træffe afgørelse om tilladelse på baggrund af, jf. Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Banedanmark skal ligeledes sikre, at Folketinget forud for anlægslovens vedtagelse får forelagt høringsnotat over de høringssvar, der er indkommet i forbindelse med høring over henholdsvis miljøkonsekvensvurderingen og forslaget til anlægsloven.

Desuden skal Banedanmark i praksis sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, hvilket svarer til det krav, der stilles til Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) i den administrative procedure i medfør af Jernbanelovens § 38 j, stk. 1, 3. pkt.

UDKAST

Ovenstående er således ikke fastsat i jernbanelovens bestemmelser, men er alene anført i bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

Det foreslås, at indsætte som § 38 j, stk. 3, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Banedanmarks begrundede konklusion. Banedanmark skal før Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslåede vil for det første indebære, at anlægsloven for et jernbaneanlægslovsprojekt, skal udarbejdes på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Banedanmarks begrundede konklusion. At anlægsloven skal baseres på de angivne oplysninger vil betyde, at loven skal beskrive jernbaneanlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholder oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. I praksis vil de dele af miljøkonsekvensrapporten der vedrører den valgte linjeføring for jernbaneanlægsprojektet, blive skrevet ind i anlægslovens bemærkninger. Den samlede miljøkonsekvensrapport vil desuden være offentligt tilgængelig i forbindelse med lovprocessen.

Det foreslåede vil for det andet indebære, at før Folketingets vedtagelse af anlægsloven skal Banedanmark sikre, at oplysningerne er tidssvarende.

Til nr. 35

Det følger af jernbanelovens § 38 k, stk. 1, at hvis Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) træffer afgørelse

UDKAST

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 træffer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. § 38 j, stk. 1, skal afgørelsen 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.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om at tillade et jernbaneanlægsprojekt skal indeholde både styrelsens begrundede konklusion om det pågældende projekt, de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af projektets særkender, foranstaltninger der påtænkes truffet 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

UDKAST

tilladelse til et projekt, allerede i dag følger af den almindelige forvaltningsret, herunder 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.

Til nr. 36 og 37

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.

UDKAST

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 overlapse 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.

Der er fastlagt overordnede procedurer for overvågning 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. De konkrete tiltag vil derimod følge af afgørelsen om tilladelse, da disse afhænger af det konkrete jernbaneanlægsprojekt.

Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) kan fastsætte nærmere regler om overvågningens 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 bekendtgørelsen nævnt ovenfor.

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

UDKAST

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.

I § 38 k, *stk.2. 2. pkt.*, foreslås »såfremt« ændret til »hvis« for, at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen.

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 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 jernbaneloven, hvorfor

UDKAST

bekendtgørelsen vil blive ændret i overensstemmelse hermed. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslås desuden indsat i jernbanelovens § 38 k, *stk. 3*, at omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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 betyde, 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 jernbanelovens § 38 k, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, samt af bekendtgørelsens § 3, *stk. 1*, for så vidt angår vilkår om overvågning. Lovforslagets § 2, 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.

Til nr. 38

Banedanmark og skal sikre, at tilsvarende oplysninger, som den administrative tilladelse skal indeholde, jf. jernbanelovens § 38 k, *stk. 1*, herunder de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt oplysninger om eventuelle vilkår for projektets gennemførelse, stilles til rådighed for Folketinget i forbindelse med anlægslovens fremsættelse, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, bliver Banedanmarks overvågning heraf beskrevet i anlægslovens bemærkninger. Dette svarer i praksis til de krav, der stilles i den administrative procedure i medfør af jernbanelovens § 38 k, *stk. 2*, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

Ved etablering af anlæg i medfør af anlægsloven fører transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse

UDKAST

med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i anlægslovens bemærkninger. I praksis er det Banedanmark, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven. Det gælder bl.a. også i forhold til afværgeforanstaltninger, som beskrives i bemærkningerne i anlægsloven, herunder at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt.

Overvågningen skal i anlægslovens bemærkninger beskrive den opfølgning og evaluering, der skal ske i forbindelse med etablering af f.eks. kompenserende foranstaltninger eller afværgeforanstaltninger. I de tilfælde, hvor overvågning kan ske gennem eksisterende overvågning, herunder den overvågning, som Miljø- og Fødevareministeriet foretager, bør der gøres brug af tilgængelige data herfra.

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 finder ikke anvendelse ved projekter, der tillades ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov herom, jf. bekendtgørelsens § 1.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 k, *stk.* 5, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmarks begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.

Oplysningerne, som skal fremgå af anlægsloven, svarer til de oplysninger, som skal følge af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative afgørelse om at tillade et projekt, jf. jernbanelovens § 38 k, *stk.* 1. Oplysningerne vil som udgangspunkt følge af lovbemærkningerne til anlægsloven.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A,

UDKAST

L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 k, *stk. 6*, at hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Banedanmark gennemfører overvågning heraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.

Hvordan Banedanmark skal gennemføre overvågning af et anlægslovsprojekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, vil blive beskrevet i lovbemærkningerne til anlægsloven.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.7.3. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 39

Forslaget om at indsætte », stk. 1« efter »§ 38 j« i jernbanelovens § 38 l, *stk. 1*, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 i Jernbanelovens § 38 j, jf. lovforslagets § 2, nr. 34.

I § 38 l, *stk. 1*, foreslås desuden »såfremt« ændret til »hvis« for, at opnå et nutidigt sprog i bestemmelsen. Der er således alene tale om sproglige præciseringer.

Til nr. 40

Banedanmark skal underrette transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) hvis der efter vedtagelse af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i jernbanelovens § 38 j, *stk. 1*, fremkommer oplysninger, som nævnt i jernbanelovens § 38 l, nr. 1-3, om projektets skadelige indvirkninger på miljøet, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

UDKAST

Jernbanelovens § 38 l, nr. 1-3, finder ikke direkte anvendelse ved statslige jernbaneanlægsprojekter, hvor Folketingets vedtagelse af en anlægslov træder i stedet for en administrativ tilladelse. Ifølge jernbanelovens § 38 l kan Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) 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, hvis en af betingelserne i bestemmelsens nr. 1-3 er opfyldt. Betingelsen i nr. 1, er hvis der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, nr. 2, er hvis projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) meddelelse af administrativ tilladelse, og nr. 3, er hvis projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens) meddelelse af administrativ tilladelse.

Såfremt transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) vurderer på baggrund af Banedanmarks underretning om et anlægslovsprojekts ændrede karakter, jf. ovenfor, at der kræves en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændring, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg (nu Transportudvalg). Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) kan vælge at underretter Transport- og Bygningsudvalget (nu Transportudvalget) om oplysninger af denne karakter, selvom det ikke nødvendigvis fører til en ændringslov til anlægsloven.

Hvis der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette ligeledes følge den administrative proceduren, som fastlagt i jernbaneloven. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt med fremsættelse af en ændringslov til anlægsloven. Transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) vil i givet fald rette henvendelse til Transport- og Bygningsudvalget (nu Transportudvalget) og forligskredsen bag det konkrete projekt, med henblik på at aftale processen herfor. Hvis der vedtages en ændringslov indeholdende en supplerende miljøkonsekvensvurdering, vil denne også følge anlægslovsprocessen.

UDKAST

Det foreslås indsat i jernbanelovens § 38 l, *stk.* 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i stk. 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. jernbanelovens § 38 o, stk. 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.

Det foreslåede vil indebære, at hvis den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet som led i tilsynsforpligtelsen, jf. den foreslåede jernbanelovens § 38 o, stk. 2, bliver opmærksom på, at det statslige jernbaneanlægslovsprojekt opfylder et af kriterierne i jernbanelovens § 38 l, stk. 1, nr. 1-3, jf. ovenfor, skal myndigheden beslutte hvorvidt der skal gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Hvis myndigheder beslutter, at der skal gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering for projektet, beslutter transportministeren om denne skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en vedtagelse af en ændringslov til anlægsloven. Hvis en supplerende miljøkonsekvensvurdering kræver vedtagelse af en ændringslov til anlægsloven vil transportministeren skulle rette henvendelse til Transportudvalget og forligskredsen bag det konkrete projekt, hvilket ligeledes er gældende praksis i dag. Hvis en supplerende miljøkonsekvensvurdering derimod skal følge den administrative procedure i jernbaneloven og tillades af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, kan transportministeren ligeledes vælge at inddrage Transportudvalget og forligskredsen bag projektet.

Den foreslåede ændring har baggrund i forslaget om, at samtlige særlige procedurer, der finder anvendelse for miljøkonsekvensvurdering af anlægslovsprojekter, bør følge direkte af jernbanelovens bestemmelser og ikke delvist af lovbemærkningerne hertil, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134, som fremsat, jf. lovforslagets pkt. 3.5.3.

Til nr. 41

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

UDKAST

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 § 38 m, stk. 1, nr. 1, således, at indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil, jf. § 38 k, stk. 1-4, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gøre tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder, når styrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse.

Forslaget vil indebære, at § 38 m, stk. 1, nr. 1, henviser til de relevante bestemmelser i jernbaneloven 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 åbningskrivelsen 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. 42

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 38 g, stk. 10, jf. lovforslagets § 2, nr. 25, og nyaffattelse af jernbanelovens § 38 h, så bestemmelsen fremover indeholder alle bestemmelser om høringer m.v., jf. lovforslagets § 2, nr. 27.

Til nr. 43

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt stk. 3 og 4 i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2, nr. 29.

Til nr. 44

Det følger af jernbanelovens § 38 m, stk. 3, at i de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark stille de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.

UDKAST

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

Oplysningerne stilles som udgangspunkt til rådighed på Banedanmarks hjemmeside.

Det foreslås at nyaffattet jernbanelovens § 38 m, *stk. 3*, således, at når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Banedanmark sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.
- 2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.
- 3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.
- 4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 7, og § 38 i.
- 5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 38 i.

Forslaget vil indebære, at der i § 38 m, *stk. 3*, tages hensyn til de særlige forhold, som gør sig gældende for projekter, der vedtages ved anlægslov, navnlig at Folketingets vedtagelse af en anlægslov, træder i stedet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om enten at give eller nægte administrativ tilladelse til projektet. Det præciseres således, at det er selve anlægsloven og lovforslaget, herunder lovbemærkningerne, der skal stilles til rådighed, og ikke en afgørelse med tilknyttede betingelser, som det er tilfældet ved den administrative procedure. Der er tale om videreførelse af gældende ret.

Til nr. 45

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede indsættelse af nyt *stk. 3* og *4* i jernbanelovens § 38 i, jf. lovforslagets § 2,

UDKAST

nr. 29, og nyaffattelse af jernbanelovens § 38 m, stk. 3, jf. lovforslagets § 2, nr. 44.

Til nr. 46

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 transport- og bygningsministerens (nu 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, hvori bl.a. er fastsat, hvornår en person er inhabil til at behandle en konkret sag i den offentlige forvaltning, da der foreligger en interessekonflikt, som kan skabe tvivl om dennes upartiskhed i sagen. Dette kan f.eks. være personlige eller økonomiske interesser i den konkrete sag. Forvaltningsloven regulerer alene personlig 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 ulovbestemt retsgrundsætning om habilitet. Den offentlige forvaltning skal således

UDKAST

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 anlægsprojekter. 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 en videreførelse af gældende ret, da dette krav allerede gælder efter den almindelige forvaltningsret, 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 Kommissionen 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. 47

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

UDKAST

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. 48

Ved etablering af statslige jernbaneanlægsprojekter i medfør af en anlægslov, der træder i stedet for en administrativ tilladelse i jernbanelovens § 38 j, stk. 1, fører transport- og bygningsministeren (nu transportministeren) tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten samt det overvågningsprogram, som beskrives i rapporten, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 134 som fremsat, afsnit 2.3.1.2.

I praksis er det Banedanmark, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven. Det gælder således f.eks. i forhold til afværgeforanstaltninger, som beskrives i bemærkningerne til anlægsloven, herunder at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 38, herom.

Ovenstående er således ikke fastsat i jernbanelovens bestemmelser, men er alene anført i bemærkningerne til lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

Det foreslås, at indsætte som § 38 o, stk. 2, at transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i kapitel 6 a og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

UDKAST

I medfør af den foreslåede bemyndigelse skal transportministeren i en bekendtgørelse fastsætte hvilke(n) myndighed(er), der skal føre tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a og med, at vilkår m.v. for anlægslovsprojekters gennemførelse overholdes. Det vil enten kunne fastsættes, at én myndighed fører tilsyn med samtlige jernbaneanlægslovsprojekter omfattet af jernbanelovens § 38 a, stk. 3, eller at flere myndigheder fører tilsyn afhængigt af, hvilket konkret projekt, der er tale om, herunder om det enten er Banedanmark eller et statsligt selskab, der er bygherre for projektet. Sidstnævnte vil dog typisk blive fastsat direkte i anlægsloven til det pågældende jernbaneanlægsprojekt.

Til nr. 49

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 49, præciseret, 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. 50

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 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 Bygningsministeriets (nu 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

UDKAST

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, afsnit 2.4.2. 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 jernbanelovens kapitel 6 a, jf. § 38 a, stk. 1 og 2, samt prøvelse af projekter, hvor Folketinget giver 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 spørgsmål 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 § 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

UDKAST

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 vil indebære, 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. 51-53

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 51, præciseret, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i strid med jernbanelovens § 38 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om administrativ tilladelse efter jernbanelovens § 38 j, stk. 1.

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 52, præciseret, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der i strid med jernbanelovens § 38 j, stk. 1, påbegynder et ansøgt projekt før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt administrativ tilladelse.

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 53, præciseret, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde 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. januar 2021.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken vejloven og jernbaneloven gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>§ 3. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> I kapitel 2 a forstås ved:</p> <p>1) Offentligheden:</p> <p>a) En eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt.</p> <p>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.</p> <p>2-3) ---</p>	<p>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:</p> <p>1. § 3, <i>stk. 2, nr. 1</i>, affattes således:</p> <p>»1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«.</p> <p>2. I § 3, <i>stk. 2</i>, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:</p> <p>»2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Hertil anses ikke-statslige foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af landskab, kulturarv, natur eller miljøinteresser som formål, hvis</p>

UDKAST

<p>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.</p> <p>5) ---</p>	<p>denne har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål og repræsenterer mindst 100 medlemmer, som omfattet.« Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.</p> <p>3. I § 3, <i>stk. 2, nr. 4</i>, der bliver nr. 5, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1« og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.</p> <p>4. I § 3, <i>stk. 2</i>, indsættes som <i>nr. 7</i>: »7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af: a) Vejdirektoratets udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g. b) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af andre af projektet berørte stater i henhold til § 17 h og § 17 i. c) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i, eller Vejdirektoratets undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten</p>
---	---

<p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p>	<p>fremlagte oplysninger og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.</p> <p>d) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Vejdirektoratets 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.</p> <p>e) Indarbejdelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Vejdirektoratets begrundede konklusion i anlægsloven, jf. § 17 j.«.</p> <p>5. I § 17 a, stk. 1, udgår »Ved« og », der er« og 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«.</p> <p>6. I § 17 a, stk. 2, udgår »Ved« og », der er« og 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«.</p>
--	--

<p><i>Stk. 3.</i> 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.</p>	<p>7. Overalt i kapitel 2 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »Transport- og bygningsministeren« til: »Transportministeren«, »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »miljø- og fødevareministeren« til: »miljøministeren«.</p> <p>8. § 17 a, stk. 3, affattes således: »<i>Stk. 3.</i> Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter 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. 7, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.«</p> <p>9. I § 17 a indsættes som <i>stk. 4</i> og <i>5</i>: »<i>Stk. 4.</i> Et konkret projekt omfattet af bilag 1 og 2, jf. stk. 1 og 2, 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.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4,</p>
--	--

<p>§ 17 b. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Vejdirektoratet skal før etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter indgive en skriftlig ansøgning om en screeningsafgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt projektet er opført på bilag 2.</p> <p><i>Stk. 3. ---</i></p> <p>§ 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, 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved ansøgning efter stk. 1 kan Vejdirektoratet fremlægge en</p>	<p>herunder om kriterierne og processen for anvendelsen.«.</p> <p>10. I § 17 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, indgives ikke ansøgning.«</p> <p>Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p> <p>11. I § 17 b, <i>stk. 2</i>, der bliver stk. 3, indsættes efter »projekter«: », jf. § 17 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis« og efter »bilag 2« indsættes: », jf. dog stk. 4«.</p> <p>12. I § 17 b indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som <i>stk. 4</i>:</p> <p>»<i>Stk. 4.</i> Hvis Vejdirektoratet ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. stk. 3, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. 17 d, stk. 1, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.«</p> <p>13. I § 17 c, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »§ 17 b«: », stk. 3« og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.</p> <p>14. I § 17 c, <i>stk. 2</i>, ændres</p>
--	---

UDKAST

<p>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.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.</p> <p>§ 17 e. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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</p>	<p>»projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.</p> <p>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«: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 17 c«.</p> <p>16. § 17 d, stk. 3 og 4, ophæves. Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.</p> <p>17. I § 17 e, stk. 2, 1. pkt., ændres »herunder på grund af særlige forhold ved« til: »f.eks. med hensyn til«.</p>
---	---

<p>skriftligt Vejdirektoratet om årsagerne til forlængelsen og om, hvorvidt der forventes en afgørelse.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.</p> <p>§ 17 g. Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a.</p>	<p>18. I § 17 f, stk. 1, 2. pkt., udgår »navnlig« og efter »Vejdirektoratets« indsættes: »fremlagte oplysninger, herunder navnlig«.</p> <p>19. I § 17 f, stk. 1, 3. pkt., ændres »stk. 2« til: »§ 17 h, stk. 5«.</p> <p>20. § 17 f, stk. 2 og 3, ophæves.</p> <p>21. I § 17 g, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 17 a,«: »stk. 1-3«.</p>
--	--

UDKAST

<p>Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte</p> <p>1-2) ---</p> <p>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,</p> <p>4-6) ---</p> <p><i>Stk. 3-5.</i> ---</p>	<p>22. I § 17 g, <i>stk. 2, nr. 3</i>, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.</p> <p>23. I § 17 g indsættes efter <i>stk. 3</i> som <i>stk. 4</i> og <i>5</i>:</p> <p>»<i>Stk. 4.</i> 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, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Vejdirektoratet kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«</p> <p><i>Stk. 4-8</i> bliver herefter <i>stk. 6-10</i>.</p>
--	---

UDKAST

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. ---

24. I § 17 g, *stk. 6*, der bliver *stk. 8*, ændres »*stk. 5*« til: »*stk. 7*«.

25. I § 17 g indsættes efter *stk. 7*, der bliver *stk. 9*, som *stk. 10* og *11*:
»*Stk. 10.* 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. 1-4* og *6-9*. 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. 11. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i *stk. 1-3* og *5-9*. Vejdirektoratet skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig

UDKAST

<p><i>Stk. 8.</i> Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende denne, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse. 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov,</p>	<p>ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.« <i>Stk. 8</i> bliver herefter <i>stk. 12</i>.</p> <p>26. I § 17 g, <i>stk. 8</i>, der bliver <i>stk. 12</i>, indsættes efter »oplysninger«: »jf. navnlig <i>stk. 7</i> og <i>8</i>,«.</p> <p>27. § 17 h affattes således: »Høringer m.v.</p> <p>§ 17 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 17 a, stk. 1 og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i <i>stk. 2</i>, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.</p> <p><i>Stk. 2.</i> De oplysninger, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille til rådighed, jf. <i>stk. 1</i>, er følgende:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 17 b.2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 17 i finder anvendelse.3) At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 17 j, <i>stk. 1</i>.
---	--

UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:</p> <ol style="list-style-type: none">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	<ol style="list-style-type: none">4) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.5) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.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 truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 17 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 17 f, og resultatet af høringer, jf. stk. 4.10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v. <p><i>Stk. 3.</i> For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med</p>
--	--

UDKAST

<p>eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.</p> <p>4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.</p> <p>5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.</p>	<p>rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 5.</i> 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 6.</i> 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</p>
---	---

	<p>miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.</p> <p><i>Stk. 7.</i> 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.</p> <p><i>Stk. 8.</i> I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 6 og 7 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder,</p>
--	---

<p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p>	<p>der skal ske høring af efter stk. 4-8 for det enkelte projekt.«.</p> <p>28. I § 17 i, <i>stk. 1 og 2</i>, udgår », der er« og efter »§ 17 a« indsættes: », stk. 1 og 2« og ændres »stk. 3« til: »stk. 4 og 5«.</p> <p>29. I § 17 i indsættes efter stk. 2 som <i>stk. 3 og 4</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Vejdirektoratet de opgaver, der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i stk. 1 og 2. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1 eller 3.«</p> <p>Stk. 3 bliver herefter stk. 5.</p>
---	---

UDKAST

<p><i>Stk. 3.</i> Med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevarerministeren 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.</p>	
<p><i>Administrativ tilladelse</i></p>	
<p>§ 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 oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.</p>	<p>30. I § 17 i, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«, og »§ 17 h, stk. 2, 3 og 5« til: »§ 17 h, stk. 2, 3, 6 og 7«, og indsættes som 2. pkt.:</p> <p>»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 5, 2. og 3. pkt. i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«.</p> <p>31. <i>Overskriften</i> efter § 17 i affattes således:</p> <p>»<i>Tilladelser</i>«.</p> <p>32. § 17 j, stk. 1, affattes således:</p> <p>»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.«.</p>

UDKAST

<p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Trafik- og Byggestyrelsen</p>	<p>33. I § 17 j, <i>stk. 2</i>, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.</p> <p>34. I § 17 j indsættes som <i>stk. 3</i>: »<i>Stk. 3.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Vejdirektoratets begrundede konklusion. Vejdirektoratet skal forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«.</p> <p>35. I § 17 k, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »§ 17 j«: », <i>stk. 1</i>« og efter »indeholde«: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.</p> <p>36. I § 17 k, <i>stk. 2</i>, 2. <i>pkt.</i>, ændres »såfremt« til: »hvis«, og som 3.</p>
---	--

UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 3-4. ---</i></p>	<p><i>pkt.</i> indsættes: »Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.«</p> <p>37. I § 17 k indsættes efter stk. 2 som nyt stykke: »<i>Stk.</i> 3. Omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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.</p> <p>38. I § 17 k indsættes efter stk. 3, der bliver stk. 4, som <i>stk. 5 og 6</i>: »<i>Stk.</i> 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratets begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.</p> <p><i>Stk.</i> 6. Hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Vejdirektoratet gennemfører overvågning heraf. Hvor det er</p>
---	--

<p>§ 17 i. 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</p> <p>1-3) ---</p> <p>§ 17 m. Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende</p>	<p>hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.«</p> <p>Stk. 4 bliver herefter stk. 7.</p> <p>39. I § 17 l, stk. 1, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1« og »såfremt« ændres til: »hvis«.</p> <p>40. I § 17 l indsættes som <i>stk. 2</i>: »Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i stk. 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. § 17 o, stk. 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.«.</p>
---	---

UDKAST

<p>oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og de berørte myndigheder:</p> <p>1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.</p> <p>2-3) ---</p> <p>4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i.</p> <p>5) ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet stille de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.</p>	<p>41. I § 17 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 17 k, stk. 1-4«.</p> <p>42. I § 17 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 17 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 17 g, stk. 10, 2. pkt.«, og »stk. 2« til: »stk. 6«.</p> <p>43. I § 17 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 5«.</p> <p>44. § 17 m, stk. 3, affattes således: »<i>Stk. 3.</i> Når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Vejdirektoratet sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 7, og § 17 i.5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 17 i.«.
---	---

<p><i>Stk. 4.</i> 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.</p> <p>§ 17 n. Ved udførelsen af opgaver i dette kapitel er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.</p> <p>§ 17 o. ---</p> <p>§ 132. ---</p> <p><i>Stk. 2-7.</i> ---</p> <p><i>Stk. 8.</i> Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 17 d og § 17 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.</p> <p>§ 135. Medmindre højere straf er</p>	<p>45. I § 17 m, <i>stk. 4</i>, ændres »I de« til: »Ved«, »stk. 3« til: »stk. 5«, og »stk. 1« til: »stk. 3«.</p> <p>46. I § 17 n indsættes som <i>2. pkt.</i>: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«.</p> <p>47. I § 17 o indsættes som <i>stk. 2</i>: »<i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.«.</p> <p>48. I § 132, <i>stk. 8</i>, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.</p> <p>49. I § 132 indsættes som <i>stk. 9</i>: »<i>Stk. 9.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 6-8, stilles til rådighed for offentligheden.«.</p>
---	--

UDKAST

<p>forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1-5) ---</p> <p>6) i strid med § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 j,</p> <p>7) i strid med §§ 17 d eller 17 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,</p> <p>8) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter § 17 j eller</p> <p>9) ---</p> <p><i>Stk. 2-3. ---</i></p>	<p>50. I § 135, stk. 1, nr. 6, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1«.</p> <p>51. 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«.</p> <p>52. I § 135, stk. 1, nr. 8, indsættes efter »§ 17 j«: », stk. 1,«.</p>
<p>§ 3. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> I kapitel 6 a forstås ved:</p> <p>1) Offentligheden:</p> <p>a) En eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt.</p> <p>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</p>	<p>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:</p> <p>1. § 3, stk. 2, nr. 1, affattes således:</p> <p>»1) Offentligheden: En eller flere fysiske eller juridiske personer eller foreninger, organisationer eller grupper.«.</p>

UDKAST

<p>foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.</p> <p>2-3) ---</p>	<p>2. I § 3, <i>stk. 2</i>, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:</p> <p>»2) Den berørte offentlighed: Den del af offentligheden, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en interesse i et projekt. Hertil anses 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, som omfattet.«</p> <p>Nr. 2-5 bliver herefter nr. 3-6.</p>
<p>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, <i>stk. 1</i> eller 2.</p> <p>5) ---</p>	<p>3. I § 3, <i>stk. 2, nr. 4</i>, der bliver nr. 5, indsættes efter »§ 38 j«: », <i>stk. 1</i>« og »Trafik- og Byggestyrelsens« ændres til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens«.</p> <p>4. I § 3, <i>stk. 2</i>, indsættes som <i>nr. 7</i>:</p> <p>»7) Miljøkonsekvensvurdering: En proces, der består af:</p> <p>a) Banedanmarks udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. § 38 g.</p> <p>b) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af andre af projektet berørte stater i henhold til § 38 h og § 38 i.</p> <p>c) Trafik-, Bygge- og</p>

UDKAST

<p>§ 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.</p> <p>Stk. 2. Ved Banedanmarks</p>	<p>Boligstyrelsens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Banedanmark om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 38 g, stk. 10, 2. pkt., og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i, eller Banedanmarks undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 38 h og § 38 i.</p> <p>d) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller Banedanmarks 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.</p> <p>e) Indarbejdelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens begrundede konklusion i styrelsens afgørelser, eller Banedanmarks begrundede konklusion i anlægsloven, jf. § 38 j.«.</p> <p>5. I § 38 a, stk. 1, udgår »Ved« og », der er« og efter »bilag 1,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og ændres »kræves« til:</p>
--	--

UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p>	<p>»kræver«.</p> <p>6. I § 38 a, stk. 2, udgår »Ved« og », der er« og efter »bilag 2,« indsættes: »der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,« og ændres »kræves« til: »kræver«.</p> <p>7. Overalt i kapitel 6 a ændres »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen«, »Transport- og bygningsministeren« til: »Transportministeren«, »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »miljø- og fødevarerministeren« til: »miljøministeren«.</p> <p>8. § 38 a, stk. 3, affattes således: »<i>Stk. 3.</i> Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter 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. 7, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, stk. 3, opfyldes.«.</p> <p>9. I § 38 a indsættes som <i>stk. 4</i> og <i>5</i>: »<i>Stk. 4.</i> Et konkret projekt omfattet</p>
---	---

<p>§ 38 b. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p>§ 38 c. Banedanmarks ansøgning efter § 38 b for et projekt, der er opført på bilag 2, skal indeholde oplysninger om projektets</p>	<p>af bilag 1 og 2, jf. stk. 1 og 2, 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.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om anvendelse af fritagelsen i stk. 4, herunder om kriterierne og processen for anvendelsen.«.</p> <p>10. I § 38 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: »<i>Stk. 2.</i> Ved projekter omfattet af bilag 1, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, jf. § 38 a, stk. 3, indgives ikke ansøgning.« Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p> <p>11. I § 38 b, <i>stk. 2</i>, der bliver stk. 3, indsættes efter »projekter«: », jf. § 38 a, stk. 2 og 3,«, »såfremt« ændres til: »hvis«, og efter »bilag 2« indsættes: »jf. dog stk. 4«.</p> <p>12. I § 38 b indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som <i>stk. 4</i>: »<i>Stk. 4.</i> Hvis Banedanmark ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2, jf. stk. 3, skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse, jf. § 38 d, stk. 1, skal ansøgningen indeholde oplysninger herom.«.</p> <p>13. I § 38 c, <i>stk. 1</i>, indsættes efter</p>
--	---

<p>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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved ansøgning efter 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.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.</p> <p><i>Stk. 5-7.</i> ---</p>	<p>»§ 38 b«: », stk. 3« og »potentielle indvirkning« ændres til: »karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger«.</p> <p>14. I § 38 c, stk. 2, ændres »projektet eller« til: »projektet og, hvis relevant, en beskrivelse«.</p> <p>15. 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«: », på grundlag af oplysningerne i ansøgningen, jf. § 38 c«.</p> <p>16. § 38 d, stk. 3 og 4, ophæves. Stk. 5-7 bliver herefter stk. 3-5.</p>
---	---

§ 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.

§ 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.

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

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

19. I § 38 f, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »stk. 2« til: »§ 38 h, stk. 5«.

20. § 38 f, *stk. 2 og 3*, ophæves.

<p><i>Stk. 3.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.</p> <p>§ 38 g. Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte</p> <p>1-2) ---</p> <p>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,</p> <p>4-6) ---</p> <p><i>Stk. 3-5.</i> ---</p>	<p>21. I § 38 g, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 38 a,«: »stk. 1-3«.</p> <p>22. I § 38 g, stk. 2, nr. 3, ændres »særkender eller« til: »særkender og, hvis relevant, en beskrivelse af«.</p> <p>23. I § 38 g indsættes efter stk. 3 som <i>stk. 4</i> og <i>5</i>: »<i>Stk. 4.</i> 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, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.</p>
---	--

UDKAST

<p><i>Stk. 6.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 7.</i> ---</p>	<p><i>Stk. 5.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for, at Banedanmark kan nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder.«</p> <p>Stk. 4-8 bliver herefter stk. 6-10.</p> <p>24. I § 38 g, <i>stk. 6</i>, der bliver <i>stk. 8</i>, ændres »stk. 5« til: »stk. 7«.</p> <p>25. I § 38 g indsættes efter <i>stk. 7</i>, der bliver <i>stk. 9</i>, som <i>stk. 10</i> og <i>11</i>: »<i>Stk. 10.</i> Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, <i>stk. 1</i> og <i>2</i>, opfylder kravene i <i>stk. 1-4</i> og <i>6-9</i>. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af <i>stk. 2</i> 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</p>
---	---

<p><i>Stk. 8.</i> Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende denne, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes</p>	<p>miljøkonsekvensrapporten.</p> <p><i>Stk. 11.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark sikre, at miljøkonsekvensrapporten opfylder kravene i stk. 1-3 og 5-9. Banedanmark skal sikre, at styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.« Stk. 8 bliver herefter stk. 12.</p> <p>26. I § 38 g, <i>stk. 8</i>, der bliver stk. 12, indsættes efter »oplysninger«: »jf. navnlig stk. 7 og 8,«.</p> <p>27. § 38 h affattes således: »Høringer m.v.</p> <p>§ 38 h. For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, jf. § 38 a, stk. 1 og 2, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> De oplysninger, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal stille til rådighed, jf. stk. 1, er</p>
---	---

UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:</p> <p>1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan</p>	<p>følgende:</p> <p>1) Ansøgningen om tilladelse, jf. § 38 b.</p> <p>2) At projektet er underkastet en miljøkonsekvensvurdering, og hvis relevant, at § 38 i finder anvendelse.</p> <p>3) At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal træffe administrativ afgørelse, jf. § 38 j, stk. 1.</p> <p>4) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.</p> <p>5) Hvorfra der kan indhentes relevante oplysninger, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.</p> <p>6) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.</p> <p>7) Hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.</p> <p>8) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.</p> <p>9) Miljøkonsekvensrapporten, jf. § 38 g, udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, jf. § 38 f, og resultatet af høringer, jf. stk. 4.</p> <p>10) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder</p>
--	--

UDKAST

<p>rettes, og nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.</p> <p>2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.</p> <p>3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.</p> <p>4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.</p> <p>5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.</p>	<p>miljøoplysninger, rapporter og anbefalinger m.v.</p> <p><i>Stk. 3.</i> For at sikre offentlighedens og berørte myndigheders effektive deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen af et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark tidligt i miljøkonsekvensvurderingen og senest, så snart oplysningerne med rimelighed kan gives, stille oplysningerne nævnt i stk. 2, nr. 2 og 4-10 til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 5.</i> 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 myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende</p>
--	--

	<p>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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.</p> <p><i>Stk. 7.</i> 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 myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.</p> <p><i>Stk. 8.</i> I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 6 og 7 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan</p>
--	---

UDKAST

<p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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 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</p>	<p>høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndigheden og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 4-8 for det enkelte projekt.«.</p> <p>28. I § 38 i, <i>stk. 1 og 2</i>, udgår », der er« og efter »§ 38 a« indsættes: », stk. 1 og 2« og ændres »stk. 3« til: »stk. 4 og 5«.</p> <p>29. I § 38 i indsættes efter stk. 2 som <i>stk. 3 og 4</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, varetager Banedanmark de opgaver, der er tillagt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i stk. 1 og 2. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan ikke fremmes før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden</p>
--	--

UDKAST

<p>samtykke hertil.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p><i>Administrativ tilladelse</i></p> <p>§ 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</p>	<p>stat, jf. stk. 1-3, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 17 h, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 17 h, stk. 1 eller 3.«</p> <p>Stk. 3 bliver herefter stk. 5.</p> <p>30. I § 38 i, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«, og »§ 38 h, stk. 2, 3 og 5« til: »§ 38 h, stk. 2, 3, 6 og 7«, og indsættes som 2. pkt.:</p> <p>»Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38 h, stk. 5, 2. og 3. pkt., i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).«</p> <p>31. <i>Overskriften</i> efter § 38 i affattes således:</p> <p>»<i>Tilladelser</i>«.</p> <p>32. § 38 j, stk. 1, affattes således:</p> <p>»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</p>
---	--

UDKAST

<p>konkrete projekt.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p>§ 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative</p>	<p>der træffes afgørelse, sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«.</p> <p>33. I § 38 j, <i>stk. 2</i>, ændres »Såfremt« til: »Hvis«.</p> <p>34. I § 38 j indsættes som <i>stk. 3</i>: »<i>Stk. 3.</i> Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, udarbejdes anlægsloven på grundlag af miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget, samt Banedanmarks begrundede konklusion. Banedanmark skal forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven sikre, at miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og den begrundede konklusion er tidssvarende.«.</p> <p>35. I § 38 k, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »§ 38 j«: », <i>stk. 1</i>« og efter »indeholde«: »den begrundede konklusion samt«, og »hertil« ændres til: »til afgørelsen«.</p> <p>36. I § 38 k, <i>stk. 2</i>, 2. <i>pkt.</i>, ændres »såfremt« til: »hvis«, og som 3.</p>
---	---

UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 3-4. ---</i></p>	<p><i>pkt.</i> indsættes: »Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger.«</p> <p>37. I § 38 <i>k</i> indsættes efter stk. 2 som nyt stykke: »<i>Stk.</i> 3. Omfang, indhold og varighed af vilkår og overvågningsforanstaltninger, 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.</p> <p>38. I § 38 <i>k</i> indsættes efter stk. 3, der bliver stk. 4, som <i>stk. 5 og 6</i>: »<i>Stk.</i> 5. Ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmarks begrundede konklusion samt alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til tilladelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet samt eventuelle overvågningsforanstaltninger fremgå af anlægsloven.</p> <p><i>Stk.</i> 6. Hvis et projekt, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, har skadelige indvirkninger på miljøet, skal det fremgå af anlægsloven, hvordan Banedanmark gennemfører overvågning heraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes</p>
---	--

<p>§ 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) ---</p> <p>§ 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:</p>	<p>eksisterende overvågningsordninger. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse.« Stk. 4 bliver herefter stk. 7.</p> <p>39. I § 38 l, stk. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1« og »såfremt« ændres til: »hvis«.</p> <p>40. I § 38 l indsættes som stk. 2: »Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov. Opfylder disse projekter, et af kriterierne i stk. 1, nr. 1-3, træffer den myndighed, som transportministeren bemyndiger til at føre tilsyn med projektet, jf. § 38 o, stk. 2, beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Transportministeren beslutter om supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal tillades administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ved en ændring til anlægsloven.«.</p>
--	---

UDKAST

<p>1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.</p> <p>2-3) ---</p> <p>4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i.</p> <p>5) ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark stille de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder.</p>	<p>41. I § 38 m, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »hertil«: », jf. § 38 k, stk. 1-4«.</p> <p>42. I § 38 m, stk. 1, nr. 4, ændres »§ 38 h, stk. 1, 2. pkt.« til: »§ 38 g, stk. 10, 2. pkt.«, og »stk. 2« til: »stk. 6«.</p> <p>43. I § 38 m, stk. 2, ændres »stk. 3« til: »stk. 5«.</p> <p>44. § 38 m, stk. 3, affattes således: »Stk. 3. Når Folketinget har meddelt tilladelse til et projekt ved vedtagelse af en anlægslov, skal Banedanmark sikre, at følgende oplysninger straks gøres tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Anlægsloven og lovforslaget hertil.2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for anlægsloven, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 7, og § 38 i.5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4 er indarbejdet i anlægsloven eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf.
--	--

<p><i>Stk. 4.</i> 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.</p> <p>§ 38 n. Ved udførelsen af opgaver i dette kapitel er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 115 a. --- <i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 38 d og § 38 j skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er offentliggjort.</p> <p>§ 116. --- <i>Stk. 2.</i> Med bøde straffes den, der 1) i strid med § 38 b underlader at</p>	<p>§ 38 i.«.</p> <p>45. I § 38 m, <i>stk. 4</i>, ændres »I de« til: »Ved«, »stk. 3« til: »stk. 5«, og »stk. 1« til: »stk. 3«.</p> <p>46. I § 38 n indsættes som <i>2. pkt.</i>: »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører opgaverne i dette kapitel på objektiv vis.«.</p> <p>47. I § 38 o, <i>stk. 1</i>, ændres »§ 17 a, stk. 1 og 2« til: »§ 38 a, stk. 1 og 2«.</p> <p>48. I § 38 o indsættes som <i>stk. 2</i>: »<i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter regler om, hvem der ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.«.</p> <p>49. I § 115 a, <i>stk. 3</i>, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1,«.</p> <p>50. I § 115 a indsættes som <i>stk. 4</i>: »<i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om hvordan praktiske oplysninger om adgang til domstolsprøvelse, jf. stk. 1-3, stilles til rådighed for offentligheden.«.</p>
---	---

UDKAST

<p>indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 38 d eller administrativ tilladelse efter § 38 j, 2) i strid med §§ 38 d eller 38 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,</p> <p>3) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a eller</p> <p>4) ---</p> <p><i>Stk. 3-5. ---</i></p>	<p>51. I § 116, stk. 2, nr. 1, indsættes efter »§ 38 j«: », stk. 1«.</p> <p>52. 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«.</p> <p>53. I § 116, stk. 2, nr. 3, ændres »kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a« til: »§ 38 j, stk. 1,«.</p>
	<p>§ 3. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.</p>