



Fremsat den 24. februar 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love<sup>1)</sup>

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

### § 1

I lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved § 2 i lov nr. 1895 af 29. december 2015, foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»2) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

2. I § 1, nr. 4, ændres »vejanlæg, og« til: »vejanlæg,«.

3. I § 1, nr. 5, ændres »vejnettet.« til: »vejnettet, og«.

4. I § 1 indsættes som nr. 6:

»6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder

kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.«

5. I § 3 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. I kapitel 2 a forstås ved:

- 1) Offentligheden:
  - a) en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt, 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.
- 2) Projekt:
  - a) etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og
  - b) andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.
- 3) Berørt myndighed: En myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.

kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejanlægs indvirkning på miljøet.

- 4) Administrativ tilladelse: Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter § 17 j, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 eller 2.
- 5) Tilladelse ved anlægslov: Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 3.«

## 6. Efter kapitel 6 indsættes:

»Kapitel 2 a

### *Miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg*

#### *Krav om tilladelse*

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

*Stk. 2.* Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 17 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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

#### *Ansøgning*

**§ 17 b.** Ansøgning efter § 17 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

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

#### *Screening*

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

*Stk. 2.* Ved ansøgning efter stk. 1 kan Vejdirektoratet fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

**§ 17 d.** Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der er opført på bilag 2, er omfattet af

krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i bilag 3.

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

*Stk. 3.* Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

*Stk. 5.* Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratet har fremlagt en beskrivelse efter § 17 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

*Stk. 6.* Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter stk. 1.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

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

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

#### *Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold*

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

#### *Miljøkonsekvensrapport*

**§ 17 g.** Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

*Stk. 2.* Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

- 1) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,
- 2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,
- 3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,
- 4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,
- 5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og
- 6) alle yderligere oplysninger, som er beskrevet i bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

*Stk. 3.* Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 17 f, stk. 1, være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

*Stk. 5.* De oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. stk. 2 og bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og indeholde 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

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

*Stk. 7.* Vejdirektoratet skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter.

*Stk. 8.* Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende 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.

*Stk. 3.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

*Stk. 4.* I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

*Stk. 6.* Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

- 1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.
- 5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### *Internationale høringer*

**§ 17 i.** Kan et projekt, der er omfattet af § 17 a, forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og Byggestyrelsen snarest muligt underrette

miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

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

*Stk. 3.* Med henblik på gennemførelse af international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport 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 sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

#### *Administrativ tilladelse*

**§ 17 j.** Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Vejdirektoratet samt begrundelsen herfor.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, nr. 6. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

*Stk. 3.* Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningens gennemførelse, om ind-

holdet af overvågningen, om at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Vejdirektoratet, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

**§ 17 l.** Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 17 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til en eksisterende tilladelse, såfremt

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

#### *Offentliggørelse*

**§ 17 m.** Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* 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 berørte myndigheder.

*Stk. 4.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

#### *Andre bestemmelser*

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

**§ 17 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, samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

§ 17 p. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

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

7. I § 130, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »vedrørende veje«: »og miljø og naturbeskyttelse«.

8. I § 132 indsættes som *stk. 6-8*:

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

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

Stk. 8. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 17 d og § 17 j skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort.«

9. I § 135, stk. 1, nr. 4, udgår »eller«.

10. I § 135, stk. 1, nr. 5, ændres »§§ 96 og 99.« til: »§§ 96 og 99, eller«.

11. I § 135, stk. 1, indsættes som *nr. 6-9*:

- »6) i strid med § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 j,
- 7) i strid med §§ 17 d eller 17 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,
- 8) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter § 17 j, eller
- 9) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til kapitel 2 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 2 a, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.«

12. Før bilag 1 indsættes som *bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4* bilag 1, 2, 3, 4 og 5 til denne lov.

Bilag 1 bliver herefter bilag 5.

## § 2

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

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

- »2) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

2. I § 1 indsættes som *stk. 3*:

»Stk. 3. Lovens formål er desuden at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 6 a.«

3. I § 3 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. I kapitel 6 a forstås ved:

- 1) Offentligheden:
  - a) en eller flere fysiske personer eller juridiske personer (selskaber m.v.), som direkte eller indirekte berøres eller forventes berørt af et projekt, 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.
- 2) Projekt:
  - a) etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, og
  - b) andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.
- 3) Berørt myndighed: En myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt jernbaneanlægs indvirkning på miljøet.
- 4) Administrativ tilladelse: Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter § 38 j, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 eller 2.
- 5) Tilladelse ved anlægslov: Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 3.«

4. Efter kapitel 6 indsættes:

## »Kapitel 6 a

*Miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg**Krav om tilladelse*

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

*Stk. 2.* Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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

*Ansøgning*

**§ 38 b.** Ansøgning efter § 38 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

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

*Screening*

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

*Stk. 2.* Ved ansøgning efter stk. 1 kan Banedanmark fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

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

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

*Stk. 3.* Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

*Stk. 5.* Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Banedanmark har fremlagt en beskrivelse efter § 38 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

*Stk. 6.* Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter stk. 1.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

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

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

*Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold*

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

*Miljøkonsekvensrapport*

**§ 38 g.** Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

*Stk. 2.* Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

- 1) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,
- 2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,
- 3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,
- 4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Banedanmark har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,
- 5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og
- 6) alle yderligere oplysninger, som er beskrevet i bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

*Stk. 3.* Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 38 f, stk. 1, være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

*Stk. 5.* De oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. stk. 2 og bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og indeholde 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

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

*Stk. 7.* Banedanmark skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter.

*Stk. 8.* Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.

**§ 38 h.** Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i § 38 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af § 38 g, stk. 2, og bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at

styrelsen har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende 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.

*Stk. 3.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Banedanmark fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

*Stk. 4.* I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

*Stk. 6.* Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

- 1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.
- 3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.
- 4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.
- 5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### *Internationale høringer*

**§ 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 fødevarerministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevarerministeren har meddelt samtykke hertil.

*Stk. 2.* Får miljø- og fødevarerministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 38 a, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljø- og fødevarerministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen herom med henblik på af-

klaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

*Stk. 3.* Med henblik på gennemførelse af international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport 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 sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

#### *Administrativ tilladelse*

**§ 38 j.** Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Banedanmark samt begrundelsen herfor.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

*Stk. 3.* Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningens gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Banedanmark, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

**§ 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

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

#### *Offentliggørelse*

**§ 38 m.** Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* 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 berørte myndigheder.

*Stk. 4.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

#### *Andre bestemmelser*

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

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

**§ 38 p.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

**§ 38 q.** Transport- og bygningsministeren fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i dette kapitel og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og



planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle.«

5. I § 102, stk. 1, indsættes efter »jernbaneområdet«: »samt forhold vedrørende miljø og naturbeskyttelse omfattet af denne lov«.

6. Efter § 115 indsættes i kapitel 18:

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

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

Stk. 3. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 38 d og § 38 j skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort.«

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

»Stk. 2. Med bøde straffes den, der

- 1) i strid med § 38 b undlader at 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,
- 3) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a, eller
- 4) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.«

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

8. Som bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4 indsættes bilag 1, 2, 3, 4 og 5 til denne lov.

### § 3

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

1. I § 1 a, 1. pkt., indsættes efter »på havneområder«: »og procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter«.

### § 4

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 24, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

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

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

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

### § 5

I lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, indsættes efter »transportministeren«: »og Trafik- og Byggestyrelsen«.

2. I § 4, stk. 1, ændres »transportministeren efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt« til: »Trafik- og Byggestyrelsen efter høring af«.

3. I § 4, stk. 2, ændres »Transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens«, og »§ 11 g, stk. 4, i lov om planlægning« ændres til: »§ 38 j, stk. 1, i jernbaneloven«.

4. I § 4, stk. 3, ændres »transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens«.

5. I § 5, stk. 1, ændres »transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens«.

6. I § 5, stk. 2, ændres »transportministeren« til: »Trafik- og Byggestyrelsen«, og »Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt« udgår.

7. I § 5, stk. 3, ændres »transportministeren« til: »Trafik- og Byggestyrelsen«.

8. I § 6 ændres »Planlovgivningens« til: »Jernbanelovens«.

### § 6

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en cityring, som ændret ved lov nr. 526 af 27. maj 2013, lov nr. 748 af 25. juni 2014, lov nr. 1520 af 27. december 2014, lov nr. 156 af 18. februar 2015 og lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 4, stk. 4, ændres »§ 11 g, stk. 4, i lov om planlægning« til: »§ 15, stk. 1, i lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM)«.

### § 7

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Lovens §§ 1-3, 5 og 6 træder i kraft den 16. maj 2017.

Stk. 3. Loven finder ikke anvendelse på projekter, som er omfattet af denne lov, hvis

- 1) der er truffet en screeningsafgørelse før ikrafttrædelsestidspunktet,

- 2) bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold før ikrafttrædelsestidspunktet, eller
- 3) VVM-redegørelsen er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet.

For sådanne projekter finder de hidtil gældende regler anvendelse.

**Bilag 1****»Bilag 1**

1. Råolieraffinaderier (undtagen virksomheder, der udelukkende fremstiller smøremidler på grundlag af råolie) samt anlæg til forgasning og fortætning af mindst 500 tons kul eller bituminøs skifer om dagen.
2.
  - a) Konventionelle kraftværker og andre fyringsanlæg med en termisk ydelse på mindst 300 MW.
  - b) Kernekraftværker og andre kernereaktorer, herunder demontering og nedlukning af sådanne kernekraftværker eller reaktorer<sup>1)</sup> (bortset fra forskningsanlæg til fremstilling og forarbejdning af spaltelige og fertile stoffer, hvis maksimumskapacitet ikke overstiger 1 kW vedvarende termisk ydelse)
3.
  - a) Anlæg til oparbejdning af bestrålet nukleart brændsel.
  - b) Anlæg, der er bestemt:
    - i) til fremstilling eller berigning af nukleart brændsel
    - ii) til oparbejdning af bestrålet nukleart brændsel eller højradioaktivt affald
    - iii) til endelig bortskaffelse af bestrålet nukleart brændsel
    - iv) udelukkende til endelig bortskaffelse af radioaktivt affald
    - v) udelukkende til deponering (planlagt til at vare i mere end 10 år) af bestrålet nukleart brændsel eller radioaktivt affald på et andet sted med produktionsstedet.
4.
  - a) Integrerede jern- og stålværker til fremstilling af råjern og råstål.
  - b) Anlæg til udvinding af non-ferro råmetaller af malme, koncentrat eller sekundære råstoffer ved hjælp af metalprocesser, kemiske eller elektrolytiske processer.
5. Anlæg til udvinding af asbest og til behandling og forarbejdning af asbest og af produkter, der indeholder asbest: for så vidt angår produkter i asbestcement, med en årlig produktion på over 20 000 tons færdige produkter; for så vidt angår friktionspakninger, med en årlig produktion på 50 tons færdige produkter; for så vidt angår anden anvendelse af asbest, med et årligt forbrug heraf på over 200 tons.
6. Integrerede kemiske anlæg, dvs. anlæg til fremstilling i industriel målestok af stoffer ved kemisk omdannelse, som ligger side om side og funktionelt hører sammen, og som er:
  - a) til fremstilling af organiske grundkemikalier
  - b) til fremstilling af uorganiske grundkemikalier
  - c) til fremstilling af fosfat-, kvælstof- eller kaliumholdig kunstgødning (også blandingsgødning)
  - d) til fremstilling af basisplantebeskyttelsesmidler og biocider
  - e) til fremstilling af farmaceutiske basisprodukter ved hjælp af en kemisk eller biologisk proces
  - f) til fremstilling af sprængstoffer.
7.
  - a) Nyanlæg til jernbanefjerntrafik samt lufthavne<sup>2)</sup> med en start- og landingsbane på mindst 2 100 m.
  - b) Anlæg af motorveje og motortrafikveje<sup>3)</sup>.
  - c) Anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej med højst to kørebaner med henblik på anlæg af mindst fire kørebaner, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindst 10 km.
8.
  - a) Indre vandveje og havne ved indre vandveje, som kan anløbes af fartøjer på over 1 350 tons.

- b) Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1 350 tons.
9. Anlæg til bortskaffelse af farligt affald ved forbrænding, kemisk behandling (som defineret i bilag I til Europa- Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald<sup>4</sup>), afsnit D9) eller deponering i jorden som defineret i artikel 3, nr. 2, i det nævnte direktiv<sup>5</sup>).
10. Anlæg til bortskaffelse af ikke-farligt affald ved forbrænding eller kemisk behandling (som defineret i bilag I til direktiv 2008/98/EF afsnit D9) med en kapacitet på over 100 tons/dag.
11. Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand eller kunstig tilførsel af grundvand, hvor den indvundne eller tilførte mængde vand udgør mindst 10 mio. kubikmeter/år.
- 12.
- a) Anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, når formålet er at forebygge eventuel vandmangel, og når den overførte vandmængde overstiger 100 mio. m<sup>3</sup> /år.
- b) I alle andre tilfælde anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, når den gennemsnitlige vandmængde i det bækken, hvorfra vandet overføres, over flere år overstiger 2 000 mio. m<sup>3</sup> /år, og den overførte vandmængde overstiger 5 % af denne mængde.
- I begge tilfælde er overførsel af drikkevand via rørledninger ikke omfattet.
13. Anlæg til behandling af spildevand med en kapacitet på over 150 000 personækvivalenter som defineret i artikel 2, nr. 6, i Rådets direktiv 91/271/EØF<sup>6</sup>) af 21. maj 1991 om rensning af byspildevand.
14. Udvinning af mere end 500 tons råolie/dag og mere end 500 000 m<sup>3</sup> naturgas/dag i kommercielt øjemed.
15. Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand, når den nye eller supplerende opstuede eller oplagrede vandmængde overstiger 10 mio. m<sup>3</sup>.
16. Rørledninger med en diameter på over 800 mm og en længde på over 40 km:
- a) til transport af gas, olie, kemikalier
- b) til transport af kuldioxidstrømme (CO<sub>2</sub>) med henblik på geologisk lagring, herunder tilknyttede pumpestationer.
17. Anlæg til intensiv fjerkræavl og svineavl med mere end:
- a) 85 000 pladser til slagtekyllinger, 60 000 pladser til høner
- b) 3 000 pladser til slagtesvin (over 30 kg) eller
- c) 900 pladser til søer.
18. Industrianlæg til fremstilling af:
- a) papirmasse af træ eller andre fibermaterialer
- b) papir og pap med en produktionskapacitet på mere end 200 tons per dag.
19. Stenbrud og minedrift i åbne brud, hvor minestedets areal er over 25 hektar, eller tørvegravning på et areal over 150 hektar.
20. Anlæg af stærkstrømsluftledninger med en spænding på mindst 220 kV og en længde på over 15 km.
21. Anlæg til oplagring af olieprodukter samt petrokemiske eller kemiske produkter med en kapacitet på 200 000 tons eller derover.

22. Lagringslokalitet som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid<sup>7)</sup>.

23. Anlæg til opsamling af CO<sub>2</sub>-strømme fra anlæg omfattet af dette bilag, med henblik på geologisk lagring i medfør af direktiv 2009/31/EF, eller hvor den samlede opsamling af CO<sub>2</sub> årligt ligger på 1,5 megatons eller derover.

24. Enhver ændring eller udvidelse af projekter, der er opført i dette bilag, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder de eventuelle tærskelværdier, der er fastsat i dette bilag.«

- 1) Kernekraftværker og andre kernereaktorer ophører med at betragtes som sådanne, når alt nukleart brændsel og andre radioaktivt kontaminerede elementer er blevet permanent fjernet fra anlæggets område.
- 2) Jf. definitionen for lufthavne i Chicago-overenskomsten af 1944 om oprettelse af Organisationen for international Luftfart (bilag 14).
- 3) Ved motortrafikveje forstås veje, der svarer til definitionen i ECE-aftalen af 15. november 1975 om internationale hovedtrafikårer.
- 4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver.
- 5) Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald. Direktivet er senest ændret ved direktiv 91/156/EØF af 18. marts 1991.
- 6) Rådets direktiv 91/271/EØF af 21. maj 1991 om rensning af byspildevand.
- 7) Direktiv 2009/31 af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, 2004/35/EF, 2008/1/EF og forordning (EF) nr. 1013/2006.

**Bilag 2****»Bilag 2****1. LANDBRUG, SKOVBRUG OG AKVAKULTUR**

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

**2. UDVINDINGSINDUSTRIEN**

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

**3. ENERGIINDUSTRIEN**

- a) Industrianlæg til fremstilling af elektricitet, damp og varmt vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- b) Industrianlæg til transport af gas, damp og varmt vand; transport af elektricitet gennem luftledninger (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- c) Oplagring af naturgas over jorden.
- d) Oplagring af brændselsgas i underjordiske beholdere.
- e) Oplagring af fossilt brændsel over jorden.
- f) Industriel brikettering af sten- og brunkul.
- g) Anlæg til oparbejdning og deponering af radioaktivt affald (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- h) Anlæg til fremstilling af hydroelektrisk energi.
- i) Anlæg til udnyttelse af vindkraft til energiproduktion (vindmølleparker).
- j) Anlæg til opsamling af CO<sub>2</sub>-strømme fra anlæg, der ikke er omfattet af bilag 1, med henblik på geologisk lagring i medfør af direktiv 2009/31/EF.

**4. PRODUKTION OG FORARBEJDNING AF METALLER**

- a) Anlæg til produktion af støbejern eller stål (første eller anden smeltning) med dertil hørende strengstøbning.
- b) Anlæg til videreforarbejdning af jernmetaller ved hjælp af:
  - i) varmtvalsning
  - ii) smedning med hamre
  - iii) anbringelse af beskyttelseslag af smeltet metal.
- c) Smelteanlæg for jernmetaller.
- d) Anlæg til smeltning, inkl. legering, af non-ferro-metaller, undtagen ædelmetaller, herunder genindvindingsprodukter, (f.eks. forædling, støbning).
- e) Anlæg til overfladebehandling af metaller og plastmaterialer ved en elektrolytisk eller kemisk proces.

- f) Fremstilling og samling af motorkøretøjer samt fremstilling af motorer til sådanne.
- g) Skibsværfter.
- h) Anlæg til fremstilling og reparation af luftfartøjer.
- i) Fremstilling af jernbanemateriel.
- j) Eksplosionsformgivning (dybtrykning).
- k) Anlæg til kalcinering og udfrитning af malm.

#### 5. MINERALINDUSTRIEN

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

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

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

#### 7. LEVNEDSMIDDELINDUSTRIEN

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

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

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

#### 9. GUMMIINDUSTRIEN

Fremstilling og behandling af produkter på grundlag af elastomerer.

#### 10. INFRASTRUKTURPROJEKTER

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



- f) Anlæg af vandveje, som ikke er omfattet af bilag I, kanalbygning og regulering af vandløb.
- g) Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
- h) Sporveje, høj- og undergrundsbaner, svævebaner eller lignende baner af særlig bygningstype, der udelukkende eller overvejende tjener til personbefordring.
- i) Anlæg af olie- og gasledninger og rørledninger til transport af CO<sub>2</sub>-strømme med henblik på geologisk lagring (projekter, der ikke er omfattet af bilag 1).
- j) Anlæg af vandledninger over større afstande.
- k) Kystanlæg til modvirkning af erosion og maritime vandbygningskonstruktioner, der kan ændre kystlinjerne, som f.eks. diger, dæmninger, moler, bølgebrydere og andre konstruktioner til beskyttelse mod havet, bortset fra vedligeholdelse og genopførelse af sådanne anlæg.
- l) Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1.
- m) Anlæg til overførsel af vandressourcer mellem flodbækkener, som ikke er omfattet af bilag 1.

#### 11. ANDRE PROJEKTER

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

#### 12. TURISME OG FRITID

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

#### 13.

- a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).
- b) Projekter i bilag 1, som udelukkende eller hovedsagelig tjener til udvikling og afprøvning af nye metoder eller produkter, og som ikke anvendes mere end to år.«

**Bilag 3****»Bilag 2 a****(OPLYSNINGER FRA BYGHERREN OM DE I BILAG 2 OPFØRTE PROJEKTER)**

1. En beskrivelse af projektet, herunder navnlig:
  - a) en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, og, hvor det er relevant, nedrivningsarbejder
  - b) en beskrivelse af projektets placering, navnlig med hensyn til den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan forventes at blive berørt af projektet.
2. En beskrivelse af de miljøaspekter, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet.
3. En beskrivelse af alle de væsentlige virkninger, for så vidt oplysninger om sådanne virkninger foreligger, som projektet kan forventes at få på miljøet som følge af:
  - a) de forventede reststoffer og emissioner og den forventede affaldsproduktion, hvor dette er relevant
  - b) brugen af naturressourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet.
4. Der skal, hvor det er relevant, tages hensyn til kriterierne i bilag 3 ved indsamlingen af oplysninger i overensstemmelse med punkt 1-3.«

**Bilag 4****»Bilag 3**

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

**1. Projekters Karakteristika:** Projekters karakteristika skal især ansues i forhold til:

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

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

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

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

- a) indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (f.eks. geografisk område og antallet af personer, der forventes berørt),
- b) indvirkningens art,
- c) indvirkningens grænseoverskridende karakter,
- d) indvirkningens intensitet og kompleksitet,
- e) indvirkningens sandsynlighed,
- f) indvirkningens forventede indtræden, varighed, hyppighed og reversibilitet,
- g) kumulationen af projektets indvirkninger med indvirkningerne af andre eksisterende og/eller godkendte projekter, og
- h) muligheden for reelt at begrænse indvirkningerne.«

**(OPLYSNINGER TIL MILJØKONSEKVENSRAPPORTEN)**

1. Beskrivelse af projektet, herunder navnlig:

- a) en beskrivelse af projektets placering,
- b) en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, herunder, hvor det er relevant, fornødne nedrivningsarbejder, og arealanvendelsesbehovet i anlægs- og driftsfaserne,
- c) en beskrivelse af de væsentligste karakteristika ved projektets driftsfase (navnlig en eventuel produktionsproces), f.eks. energibehov og energiforbrug, typen og mængden af de anvendte materialer og naturressourcer (herunder vand, jordarealer, jordbund og biodiversitet), og
- d) et skøn efter type og mængde over forventede reststoffer og emissioner (såsom vand-, luft-, jordbunds- og undergrundsforurening, støj, vibrationer, lys, varme, stråling) og mængder og typer af affald produceret i anlægs- og driftsfaserne.

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

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

4. En beskrivelse af de i vejlovens § 17 g, stk. 5, hhv. jernbanelovens § 38 g, stk. 5, nævnte faktorer, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet: befolkningen, menneskers sundhed, biodiversiteten (f.eks. fauna og flora), jordarealer (f.eks. inddragelse af arealer), jordbund (f.eks. organisk stof, erosion, komprimering og arealbefæstelse), vand (f.eks. hydromorfologiske forandringer, kvantitet og kvalitet), luft, klima (f.eks. drivhusgasemissioner, virkninger, der er relevante for tilpasning), materielle goder, kulturarven, herunder den arkitektoniske og arkæologiske aspekter, og landskab.

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

- a) anlæggelsen og tilstedeværelsen af projektet, herunder, hvor det er relevant, nedrivningsarbejder
- b) brugen af naturressourcer, navnlig jordarealer, jordbund, vand og biodiversitet, så vidt muligt under hensyntagen til en bæredygtig adgang til disse ressourcer
- c) emissionen af forurenende stoffer, støj, vibrationer, lys, varme og stråling, opståelsen af gener og bortskaffelsen og genvindingen af affald
- d) faren for menneskers sundhed, kulturarven og miljøet (f.eks. på grund af ulykker eller katastrofer)
- e) kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, idet der tages hensyn til eventuelle eksisterende miljøproblemer i forbindelse med områder af særlig miljømæssig betydning, som kan forventes at blive berørt, eller anvendelsen af naturressourcer
- f) projektets indvirkning på klimaet (f.eks. arten og omfanget af drivhusgasemissioner) og projektets sårbarhed over for klimaændringer
- g) de anvendte teknologier og stoffer.

Beskrivelsen af de forventede væsentlige virkninger på de i vejlovens § 17 g, stk. 5, hhv. jernbanelovens § 38 g, stk. 5, angivne faktorer bør omfatte projektets direkte virkninger og i givet fald dets indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende eller midler-

tidige samt positive eller negative virkninger. I beskrivelsen bør der tages hensyn til de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på EU- eller medlemsstatsplan, og som er relevante for projektet.

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

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

8. En beskrivelse af projektets forventede skadelige virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer, som er relevante for det pågældende projekt. Relevante foreliggende oplysninger indhentet via risikovurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU<sup>1)</sup> eller Rådets direktiv 2009/71/Euratom<sup>2)</sup> eller relevante vurderinger foretaget i henhold til national lovgivning kan bruges til dette formål, forudsat at kravene i nærværende direktiv opfyldes.

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

9. Et ikke-teknisk resumé af de på grundlag af punkt 1-8 fremlagte oplysninger.

10. En referenceliste med oplysninger om kilderne til de i rapporten indeholdte beskrivelser og vurderinger.«

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/18/EU af 4. juli 2012 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer og om ændring og efterfølgende ophævelse af Rådets direktiv 96/82/EF (EUT L 197 af 24.7.2012, side 1).
- 2) Rådets direktiv 2009/71/Eurotom af 25. juni 2009 om EF-rammebestemmelser for nukleare anlægs nukleare sikkerhed (EUT L 172 af 2.7.2009, side 18) 25.4.2014 L 124/18 Den Europæiske Unions Tidende DA.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Implementering af VVM-direktivet i forhold til statslige vej- og jernbaneanlæg
    - 2.1.1. Gældende ret
      - 2.1.1.1. De omfattede projekttyper
    - 2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
      - 2.1.2.1. De omfattede projekttyper
  - 2.2. Statslige vej- og jernbaneanlæg (administrativ VVM-tilladelse)
    - 2.2.1. Krav om tilladelse og en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet
      - 2.2.1.1. Gældende ret
      - 2.2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.2. Screening
      - 2.2.2.1. Gældende ret
      - 2.2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.3. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)
      - 2.2.3.1. Gældende ret
      - 2.2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.4. Bygherrens kompetente eksperter og VVM-myndighedens ekspertise
      - 2.2.4.1. Gældende ret
      - 2.2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.5. Overvågning
      - 2.2.5.1. Gældende ret
      - 2.2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.6. Inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder
      - 2.2.6.1. Gældende ret
        - 2.2.6.1.1. Screening
        - 2.2.6.1.2. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)
        - 2.2.6.1.3. Miljøkonsekvensrapporten
        - 2.2.6.1.4. International høring
        - 2.2.6.1.5. Afgørelse om tilladelse
      - 2.2.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
        - 2.2.6.2.1. Screening
        - 2.2.6.2.2. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)
        - 2.2.6.2.3. Miljøkonsekvensrapporten
        - 2.2.6.2.4. International høring
        - 2.2.6.2.5. Afgørelse om tilladelse
        - 2.2.6.2.6. Elektronisk tilgængelighed for offentligheden til oplysninger
    - 2.2.7. Forebyggelse af interessekonflikt
      - 2.2.7.1. Gældende ret
      - 2.2.7.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.2.8. One stop shop
      - 2.2.8.1. Gældende ret
      - 2.2.8.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.3. Statslige vej- og jernbaneanlæg (VVM-tilladelse ved anlægslov)
    - 2.3.1. Gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering for projekter, der vedtages ved anlægslov
      - 2.3.1.1. Gældende ret
      - 2.3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.
  - 2.4. Søgsmål
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

- 2.5. Implementering af det ændrede VVM-direktiv i havneloven og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S
  - 2.5.1. Gældende ret
  - 2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgere
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
  - 7.1. Forholdet til Århuskonventionen og Espoo-konventionen
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Med dette lovforslag implementeres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1895 af 29. december 2015 (herefter vejloven), for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og i jernbanelov, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 (herefter jernbaneloven), for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Implementering af VVM-direktivet i vejloven og jernbaneloven vil betyde, at VVM-proceduren for Transport- og Bygningsministeriets projekter fremover reguleres i den relevante sektorlovgivning på området, samt at ministeriets egne styrelser fremover varetager VVM-proceduren og har tilladelseskompetencen for de projekter, der meddeles administrativ tilladelse. Implementeringen omfatter tillige de statslige vej- og jernbaneanlæg, hvor Folketinget giver VVM-tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov.

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

Projekter, der vedtages ved anlægslov, var tidligere formelt undtaget VVM-direktivets bestemmelser om gennemførelse af en VVM-procedure og en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Dette gjaldt dog kun i det omfang, at målene med VVM-direktivet blev nået gennem lovgivningsprocessen. I praksis har direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved anlægslov, i dansk ret betydet, at projekterne har været undtaget fra den danske implementering af VVM-direktivet, men projekterne har i praksis været underlagt de samme materielle krav, som følger af VVM-direktivet.

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

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

De af Transport- og Bygningsministeriets vej- og jernbanelovprojekter, der ikke igangsættes på baggrund af en anlægslov, følger i dag den sædvanlige procedure, som er fastlagt i bekendtgørelse nr. 1832 af 16. december 2015 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) (herefter VVM-bekendtgørelsen), som er udstedt i medfør af lov bekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015 om planlægning (herefter planloven), hvorefter der meddeles administrativ VVM-tilladelse af Naturstyrelsen.

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

For det tredje medfører lovforslaget, at der indføres bemyndigelsesbestemmelser i henholdsvis lov om havne, jf. lov bekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 af lov om havne (herefter havneloven), som regulerer danske havne, bortset fra Københavns Havn, og lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S med senere ændringer (nu lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S), som regulerer Københavns Havn, hvorefter der kan fastsættes regler om gennemførelse af VVM-direktivet på havneområdet, dvs. for gennemførelse af VVM-pligtige havneprojekter. Efter gældende regler er det allerede i dag Trafik- og Byggestyrelsen, der har VVM-kompetencen for så vidt angår havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og inden for havnens søområde, jf. bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om mil-



jønmæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (herefter VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet). Lovforslaget har til hensigt at videreføre gældende ret, således at VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet vil blive opdateret i overensstemmelse med ændringen af VVM-direktivet fra 2014. Bekendtgørelsen vil dog til forskel fra i dag, hvor den både omfatter søterritoriet generelt og søområdet inden for en erhvervshavns dækkende værker, alene gælde for sidstnævnte. Der fastsættes desuden en særskilt ikrafttrædelsesdato for disse bestemmelser, jf. nærmere de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Det skal desuden bemærkes, at Miljø- og Fødevareministeriet vil fremsætte et lovforslag, som generelt implementerer VVM-direktivet i dansk ret. De sagsområder på Transport- og Bygningsministeriets område, som er beskrevet ovenfor, undtages i medfør af dette lovforslag fra denne generelle implementering. Øvrige projekter på Transport- og Bygningsministeriets område vil fortsat skulle miljøkonsekvensvurderes efter Miljø- og Fødevareministeriets generelle VVM-regler.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Implementering af VVM-direktivet i forhold til statslige vej- og jernbaneanlæg

#### 2.1.1. Gældende ret

VVM-reglernes anvendelsesområde er som nævnt fastsat i VVM-bekendtgørelsen i medfør af planloven.

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

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

Bekendtgørelsens regler retter sig til den bygherre, herunder personer eller selskaber (juridiske personer), der ansøger om godkendelse eller tilladelse til et privat anlæg, samt til den offentlige myndighed, som tager initiativ til et anlæg, herunder de statslige vej- og jernbaneprojekter, som Vejdirektoratet og Banedanmark gennemfører, og som skal have administrativ VVM-tilladelse fra Naturstyrelsen.

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

#### 2.1.1.1. De omfattede projekttyper

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

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

Projekter, der er opført på direktivets bilag II, har ikke nødvendigvis i alle tilfælde væsentlige indvirkninger på miljøet. Sådanne projekter skal derfor først underkastes en miljøkonsekvensvurdering, hvis man på baggrund af en screening når frem til, at projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet, hvorefter projektet er VVM-pligtigt.

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

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

#### 2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På baggrund af ændringen af VVM-direktivet vil miljø- og fødevareministeren fremsætte forslag til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) (herefter ny miljøvurderingslov).

Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (herefter SMV-direktivet) og VVM-direktivet i dansk ret. Som konsekvens af Miljø- og Fødevareministeriets forslag ophæves implementeringen af VVM-direktivet i planloven, herunder VVM-bekendtgørelsen. Uden særlig regulering ville Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter, herunder projekter, der vedtages ved anlægslov, være omfattet af Miljø- og Fødevareministeriets ny miljøvurderingslov.

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

Transport- og Bygningsministeriet finder ikke, at den danske tradition for at vedtage større statslige vej- og jernbaneprojekter i en demokratisk proces, dvs. ved vedtagelse ved anlægslov af Folketinget, skal bortfalde, som følge af ændringen af VVM-direktivet. Der skal derfor implementeres en VVM-procedure for disse projekter. VVM-procedurene har i forhold til økonomi, tidsplaner, projektstyring samt øvrig tilrettelæggelse nær sammenhæng med den øvrige transportinfrastrukturregulering af anlægsprojekterne, herunder gældende regler om byggelinjer, forundersøgelser, fremryk-

ket ekspropriation, midlertidig og permanent ekspropriation. Da denne øvrige regulering i dag følger af vejloven, for så vidt angår vejprojekter, og jernbaneloven, for så vidt angår jernbaneprojekter, foreslås det med dette lovforslag, at retsgrundlaget for statslige vej- og jernbaneprojekter suppleres med reglerne om miljøkonsekvensvurdering og samles i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning. Dermed vil de væsentligste retsområder for gennemførelse af større anlægsprojekter være forankret i samme lovgivning og fremgå i en sammenhæng. Det er ministeriets vurdering, at en sådan samlet regulering væsentligt vil styrke offentlighedens muligheder for at danne sig et overblik over konsekvenserne, herunder rettigheder og pligter, i forbindelse med nye anlægsprojekter, ligesom bygherre og myndigheders vilkår for at gennemføre disse ofte meget omfattende, tidskrævende og projektstyringsmæssigt komplicerede anlægsprojekter, forenkles.

Forslaget om implementering af VVM-proceduren i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning indebærer, at proceduren skal varetages af ministeriets styrelser, uanset om der skal meddeles en administrativ tilladelse eller der er tale om et projekt, der vedtages ved anlægslov.

I de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ VVM-tilladelse. I disse tilfælde skal Banedanmark og Vejdirektoratet fungere som kompetente VVM-myndigheder indtil fremsættelse af lovforslaget.

Det er desuden en væsentlig del af den statslige vej- og jernbaneinfrastruktur, at der løbende er mulighed for administrativt at gennemføre mindre projekter med henblik på almindelig drift, vedligeholdelse og forbedring af transportinfrastrukturen.

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

Vejdirektoratet og Banedanmark vil således typisk søge en administrativ tilladelse i de tilfælde, hvor projekternes omfang ikke kan berettige en lovbehandling i Folketinget. Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at der også i forhold til de administrative VVM-tilladelser vil kunne skabes et mere sammenhængende og overskueligt retsgrundlag for såvel offentligheden som myndighederne ved så vidt muligt at samle reglerne for også mindre anlægsprojekter i ministeriets sektorlovgivning. Det vil også betyde, at Vejdirektoratet og Banedanmark i det væsentligste alene skal forholde sig til ét regelsæt i forbindelse med tilrettelæggelsen og gennemførelsen af samtlige statslige vej- og jernbaneprojekter. Udover VVM-tilladelsen vil Vejdirektoratet og Banedanmark dog fortsat skulle indhente en række tilladelser og dispensationer, f.eks. søge om dispensation fra naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinjer, tilladelser til afledning af regnvand, landzonetilladelser mv. Disse tilladelser vil naturligvis tage afsæt i de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

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

Trafik- og Byggestyrelsen meddeler efter den gældende havnelovgivning administrative VVM-tilladelser til havneprojekter og er således allerede i dag kompetent VVM-myndighed. Hertil kommer, at Vejdirektoratet og Banedanmark også har høj grad af miljøretlig ekspertise på baggrund af mange års erfaring med udarbejdelse af VVM-redegørelser i forbindelse med gennemførelse af statslige vej- og jernbaneprojekter. Regler om miljøkonsekvensvurderinger er således i dag en integreret og væsentlig del af Transport- og Bygningsministeriets styrelses daglige virke.

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

I forhold til afgrænsningen af begrebet »statslige vej- og jernbaneprojekter« skal det for det første bemærkes, at også de vej- og jernbaneprojekter, som indebærer vej og jernbane på broer og i tunneler, er omfattet. Det betyder, at projekter som f.eks. Femern Bælt-forbindelsen også vil kunne miljøkonsekvensvurderes efter de regler, som implementeres med dette lovforslag. For det andet omfatter statslige vej- og jernbaneprojekter også dertil knyttede projekter, jf. afsnit 2.1.2.1. for en nærmere beskrivelse af dertil knyttede projekter.

Et projekt vil være omfattet af reglerne om miljøkonsekvensvurderinger efter Transport- og Bygningsministeriets lovgivning, i det omfang det færdige anlæg klassificeres som statsligt, dvs. vej- og jernbaneprojekter som gennemføres på det statslige jernbaneanlæg, henholdsvis vejnet. For så vidt angår afgrænsningen af statslige jernbaneanlæg, bemærkes det, at Transport- og Bygningsministeriets VVM-kompetence ikke vil omfatte privatbaneområdet, letbaneområdet eller metroområdet, der således vil skulle miljøundersøges efter de generelle VVM-regler i Miljø- og Fødevarerministeriets forventede nye miljøvurderingslov. S-baner vil dog, som en del af det statslige jernbaneanlæg, være omfattet af dette lovslag.

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

Lovforslaget betyder, at der ved udarbejdelse af konkrete statslige vej- og jernbaneprojekter, ligesom i dag skal gen-

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

Det generelle udgangspunkt for lovforslaget er, at VVM-direktivet implementeres så direktivnært som muligt for at sikre, at der ikke sker overimplementering. Der tilsigtes ingen forskelle på de miljømæssige krav og standarder som skal følges efter dette lovforslag i forhold til Miljø- og Fødevareministeriets generelle implementering i ny miljøvurderingslov. Enkelte steder fraviger Transport- og Bygningsministeriets implementering den generelle implementering. Disse tilfælde er udtrykkeligt omtalt i lovforslaget, f.eks. udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping).

#### 2.1.2.1. De omfattede projekttyper

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

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

Lovforslagets fastlagte VVM-procedure omfatter imidlertid, udover selve vej- og jernbaneanlægget, også »dertil knyttede projekter«. Der er her tale om projekter, som er nødvendige for selve vejanlægget eller jernbanen og/eller etableringen af disse, eller i øvrigt er en forudsætning for driften og/eller vedligeholdelsen, uden at disse projekter nødvendigvis er omfattet af direktivets bilag I, pkt. 7 eller bilag II, pkt. 10. Disse tilknyttede projekter kan således være omfattet af direktivets øvrige projekttyper, dvs. oplistet på andre punkter end bilag I, pkt. 7 eller bilag II, pkt. 10. Der kan f.eks. være tale om dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand, når den nye eller supplerende opstuede eller oplagrede vandmængde overstiger 10 mio. m<sup>3</sup>, jf. direktivets bilag I, pkt. 15.

Transport- og Bygningsministeriet finder således, at direktivets bilag I og II skal implementeres i deres helhed i vej-

loven og jernbaneloven, selvom disse bilag indeholder projekttyper, som ikke nødvendigvis vil have betydning for Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter. Bilagene implementeres i sin helhed, idet det ikke på forhånd er muligt at forudsige de præcise projekttyper, der fremadrettet kan blive omfattet af Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter. Det skal bemærkes, at projekttyperne, som nævnt, kun vil være omfattet af vejloven og jernbaneloven i det omfang, at de etableres som et projekt, der er tilknyttet et vej- eller jernbaneanlæg.

#### 2.2. Statslige vej- og jernbaneanlæg (administrativ VVM-tilladelse)

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

###### 2.2.1.1. Gældende ret

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

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

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

I de tilfælde, hvor et anlæg er omfattet af direktivets bilag II, og hvor Vejdirektoratet eller Banedanmark, dvs. staten, er bygherre, sendes anmeldelsen til screening til den pågældende kommune, som kommenterer anmeldelsen/sagen og videresender anmeldelsen til Naturstyrelsen, jf. bekendtgørelsens § 11. Det pågældende anlæg må ikke påbegyndes, før Naturstyrelsen meddeler sin screeningsafgørelse, hvor det er vurderet, om anlægget antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Såfremt anlægget vurderes ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt, vil der ikke skulle udføres en VVM-undersøgelse.

Hvis projektet er VVM-pligtigt, foretager Naturstyrelsen på grundlag af bygherrens, dvs. Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, og efter høring af offentligheden, en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), jf. nærmere de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3. Formelt er det Naturstyrelsen, der udarbejder miljøkonsekvensrapporten, men i praksis er det Vejdirektoratet eller Banedanmark, der leverer de analyser, undersøgelser og oplysninger, som rapporten skal indeholde. De oplysninger mv., som indgår i miljøkonsekvensrapporten for et konkret projekt, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere et projekts direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer: a) mennesker, fauna og flora, b) jordbund, vand, luft, klima og landskab, c) materielle goder og kulturarv, og d) samspillet mellem faktorerne i a-c, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 2. Når rapporten er udarbejdet, sender Naturstyrelsen rapporten i høring hos de berørte myndigheder og offentligheden. Høringsperioden er minimum 8 uger, jf. VVM-bekendtgørelsens § 6, stk. 2.

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

#### *2.2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

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

Efter forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, kræver Vejdirektoratets eller Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige vej- eller jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens og jernbanelovens foreslåede bilag 1, således en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. For de projekter, der er omfattet af vejlovens og jernbanelovens foreslåede bilag 2, kræves der ligeledes tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen samt en vurdering af projektets indvirkning på miljøet, såfremt Trafik- og Byggestyrelsen på grundlag af Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, jf. forslaget til vejlovens § 17 b og jernbanelovens § 38 b, har truffet screeningsafgørelse herom, jf. forslaget til vejlovens § 17 d og jernbanelovens § 38 d. Bortset fra, at det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen, der er kompetent myndighed til at behandle Vejdirektoratets eller Banedan-

marks ansøgning, ændres der således ikke i forhold til tilladelseskravet på gældende ret.

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

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

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 j og jernbanelovens § 38 j skal Trafik- og Byggestyrelsen efter høringen træffe afgørelse om det ansøgte projekt, der er omfattet af forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Denne afgørelse træffes på grundlag af Vejdirektoratets eller Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, samt resultatet af de høringer, der er foretaget samt eventuelt miljø- og fødevarerministerens samtykke efter forslaget til vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse skal efter forslaget til vejlovens § 17 k og jernbanelovens § 38 k indeholde 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. Baggrunden for at kræve begrundelse for en tilladelse, der kan give Vejdirektoratet og 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. betragtning nr. 34 i præambelen til det ændrede VVM-direktiv. Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen, jf. forslaget til vejlovens § 17 k, stk. 3, og jernbanelovens § 38 k, stk. 3.

Det foreslås endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for en administrativ tilladelse med henblik på at opfylde formålet i de foreslåede nye kapitler om VVM-procedurer i hhv. vejloven og jernbaneloven, jf. forslaget til vejlovens § 17 k, stk. 2, og jernbanelovens § 38 k, stk. 2. Det skal bemærkes, at såfremt projektet har væsentlige skadelige virkninger på miljøet, er der krav om, at Trafik- og

Byggestyrelsen stiller vilkår om Vejdirektoratets og Banedanmarks overvågning heraf.

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 l og jernbanelovens § 38 l kan Trafik- og Byggestyrelsen genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt og om nødvendigt meddele forbud og påbud i de tilfælde, hvor projektets skadelige indvirkning på miljøet går ud over, hvad der er forudsat, hvor der kommer nye oplysninger herom eller, hvor der er forhold, som ikke kunne forudses af Trafik- og Byggestyrelsen på tidspunktet for meddelelse af tilladelsen. I særlige tilfælde kan Trafik- og Byggestyrelsen tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår, forudsat at vilkårene ligger inden for lovens anvendelsesområde og stilles med henblik på opfyldelse af lovens formål i en eksisterende tilladelse.

Kravet om administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen finder ikke anvendelse i de tilfælde, hvor Folketinget meddeler tilladelse til projektet ved en anlægslov, jf. forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 3, og jernbanelovens § 38 a, stk. 3. Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3. for en nærmere beskrivelse af anlægslovsproceduren.

## 2.2.2. Screening

### 2.2.2.1. Gældende ret

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

I overensstemmelse med direktivet følger det af VVM-bekendtgørelsen, at projekter, der er opført på bekendtgørelsens bilag 2, skal gennemgå en screeningsprocedure med henblik på at afgøre, om det pågældende projekt er VVM-pligtigt. VVM-bekendtgørelsen fastsætter ikke tærskelværdier eller andre kriterier for Naturstyrelsens vurdering af et projekt, der er opført på bilag 2. Naturstyrelsen foretager således en konkret vurdering af det pågældende projekt i hvert enkelt tilfælde med henblik på at afgøre, om projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet. I denne vurdering tager Naturstyrelsen hensyn til kriterierne i bekendtgørelsens bilag 3, som svarer til direktivets bilag III.

Hvis Naturstyrelsen forventer, at screeningen vil resultere i en afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, sender styrelsen udkast til afgørelse, herunder anmeldelseskema og eventuelle andre relevante oplysninger til berørte myndighe-

der og eventuelle parter. Høringen af berørte myndigheder og eventuelle parter sker parallelt for at minimere sagsbehandlingstiden mest muligt, og der fastsættes i hovedreglen en høringsfrist på 2 uger. Denne frist kan dog konkret forlænges, hvis f.eks. den berørte myndighed eller parten ønsker en længere svarfrist. De bemærkninger, som Naturstyrelsen måtte modtage i forbindelse med høringen, indarbejdes i nødvendigt omfang i screeningsafgørelsen.

Naturstyrelsen kan også på baggrund af bygherrens oplysninger umiddelbart vurdere, at projektet er VVM-pligtigt. Såfremt der under screeningsprocessen indkommer oplysninger om faktiske forhold vedrørende det anmeldte projekt, som bygherren ikke antages at være bekendt med, og som kan have betydning for afgørelsens udfald, skal Naturstyrelsen partshøre bygherren vedrørende disse oplysninger, inden styrelsen træffer afgørelse.

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

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

### 2.2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

fælde vil myndigheden kunne overskride fristen. Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor sagen er tilstrækkelig oplyst.

Med forslaget til vejlovens § 17 d og jernbanelovens § 38 d videreføres den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter screeningsafgørelsen foretages på baggrund af en konkret vurdering af det anmeldte projekt i hvert enkelt tilfælde. Der vil således ikke blive fastsat tærskelværdier eller kriterier for vurderingen af det pågældende projekt. Som beskrevet ovenfor foreslås kompetencen til at træffe screeningsafgørelsen med nærværende lovforslag at overgå til Trafik- og Byggestyrelsen.

Det foreslås desuden at videreføre den eksisterende ordning fra VVM-bekendtgørelsen, hvorefter direktivets bilag III om kriterier for myndighedernes vurdering af screeningspligtige projekter indgår i lovens implementering af VVM-direktivet, dvs. vejlovens og jernbanelovens foreslåede bilag 3 med de opdateringer af bilaget, som følger af ændringsdirektivet.

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

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

### 2.2.3. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)

#### 2.2.3.1. Gældende ret

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

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

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

#### 2.2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

Det foreslås således, at der ikke længere skal være krav om en obligatorisk scopingfase for statslige vej- og jernbaneprojekter, samt at alene berørte myndigheder – og altså ikke offentligheden – skal høres i de tilfælde, hvor der gennemføres en scopingfase. Dette er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser. I medfør af forslaget til vejlovens § 17 f og jernbanelovens § 38 f følger det, at Vejdirektoratet og Banedanmark i hvert enkelt tilfælde kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at igangsætte en scopingfase. Vejdirektoratet og Banedanmark kan således anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at afgive en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som Vejdirektoratet og Banedanmark skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten, skal være. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver en udtalelse. Såfremt Vejdirektoratet og Banedanmark anmoder

om en udtalelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, skal miljøkonsekvensrapporten være baseret på denne udtalelse.

Det skal hertil bemærkes, at Vejdirektoratet og Banedanmark fortsat kan inddrage offentligheden i forbindelse med projekteringen af styrelsernes projekter, f.eks. afholde borgermøder og lignende, som hidtil. Bestemmelsen skal alene ses i forhold til nærværende implementering af VVM-direktivet, hvilket ikke har indflydelse på styrelsernes sædvanlige praksis for øvrig inddragelse af offentligheden i forbindelse med gennemførelse af projekter.

#### 2.2.4. Bygherrens kompetente eksperter og VVM-myndighedens ekspertise

##### 2.2.4.1. Gældende ret

VVM-direktivet stillede ikke tidligere krav om brug af kompetente eksperter, når bygherren udarbejder en miljøkonsekvensrapport eller krav til VVM-myndighedens ekspertise.

Udgangspunktet for den gældende implementering af VVM-direktivet i dansk ret er således, at der ikke stilles krav om brug af rådgivere, ligesom der ikke stilles krav til rådgivernes kompetence i forbindelse med bygherrens udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport. Direktivet stillede heller ikke tidligere indholdsmæssige krav til myndighedernes saglige kompetence på det område, som de efter ressortfordelingen skal varetage, når myndigheden skal gennemføre en VVM-procedure og vurdere en miljøkonsekvensrapport.

I forbindelse med projekter, hvor Vejdirektoratet eller Banedanmark gør brug af eksterne rådgivere, bliver der som led i udbuddet af rådgivningsydelsen stillet krav om dokumentation for specifikke krav til rådgivernes naturvidenskabelige og miljømæssige ekspertise på de respektive områder. Ved vurderingen af indkomne tilbud inddrages de tilbudte medarbejderes faglige kompetencer og erfaringer som evalueringskriterium af det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Dette sker bl.a. ved gennemgang af fremsendte CV'er for de pågældende rådgivere.

##### 2.2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Det indholdsmæssige niveau for eksperternes viden følger af præambelens betragtning nr. 33, hvorefter eksperter, der forestår udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporter, bør være kvalificerede og kompetente. Det fremgår også, at der ved de kompetente myndigheders undersøgelse af et projekt er brug for tilstrækkelig ekspertise på det for projektet relevante område for at sikre, at de oplysninger, som bygherren fremlægger, er fuldstændige og af høj kvalitet. Endelig

fremgår det, at medlemsstaterne om nødvendigt skal sørge for, at myndigheder, som måtte være i besiddelse af relevante oplysninger, stiller disse til rådighed for bygherren.

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

Med henblik på at opfylde direktivets artikel 5, stk. 3, litra a og b, foreslås det, at det også fremadrettet er Vejdirektoratets og Banedanmarks ansvar, at de anvendte rådgivere til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten for det konkrete projekt, er kvalificerede og kompetente eksperter, jf. forslaget til vejlovens § 17 g, stk. 7, og jernbanelovens § 38 g, stk. 7. For Trafik- og Byggestyrelsen følger det af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 1, og jernbanelovens § 38 h, stk. 1, at styrelsen skal sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge de miljøkonsekvensrapporter, som Vejdirektoratet og Banedanmark fremlægger.

#### 2.2.5. Overvågning af miljøkonsekvenserne

##### 2.2.5.1. Gældende ret

VVM-direktivet stillede ikke tidligere eksplicit krav om overvågning. I de tilfælde, hvor Banedanmarks eller Vejdirektoratets anlægsprojekter har været forbundet med mulige væsentlige skadelige virkninger på miljøet, er krav om overvågning tilføjet projektet i forbindelse med projektets offentlige høring; godkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 og behandling i Folketinget (f.eks. Silkeborgmotorvejen).

##### 2.2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Ændringen af VVM-direktivet tager udgangspunkt i SMV-direktivets formuleringer, men for det første omfatter kravet om overvågning kun de projekter, der har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. For det andet angår overvågningen kun de foranstaltninger, der træffes for at

undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. For det tredje omtales ikke de former for virkninger (positive, negative, forudsete og uforudsete), som overvågningen kan omfatte. For det fjerde forudsættes det, at det er bygherren, der foretager overvågningen, og endelig for det femte giver VVM-direktivet mulighed for, at eksisterende overvågnings- og monitoreringsordninger såvel nationale som EU-retlige kan anvendes med henblik på at undgå dobbeltovervågning.

Lovforslaget indeholder på den baggrund krav om overvågning af projekter, der har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Indholdet og omfanget af overvågningsordninger vil i sagens natur afhænge af det konkrete projekt. Bestemmelserne om overvågning stiller ikke yderligere krav om overvågning, end hvad der kræves i henhold til anden EU-lovgivning og dansk ret iøvrigt. Typen af parametre, der skal overvåges, og varigheden af overvågningen skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet.

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 k, stk. 2, og jernbanelovens § 38 k, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen stille vilkår om Vejdirektoratets eller Banedanmarks overvågning i den administrative tilladelse, hvis projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Kræves der andre tilladelser til projektets anlæg, drift og eventuelle nedrivning kan vilkår om overvågning fastsættes i sådanne tilladelser, såfremt der er hjemmel i den lov, som tilladelsen eller tilladelseerne udstedes på grundlag af.

Lovforslaget fastsætter endvidere, jf. forslaget til vejlovens § 17 o og jernbanelovens § 38 o, at Trafik- og Byggestyrelsen fører tilsyn med, at de foreslåede bestemmelser i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a samt vilkår for projektets gennemførelse, overholdes.

## 2.2.6. Inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder

### 2.2.6.1. Gældende ret

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

Reglerne om høring i direktivet opfylder Århuskonvention af 25. juni 1998 om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (herefter Århuskonventionen), der har til formål at sikre offentlighedens deltagelse i forbindelse med vedtagelsen af konkrete projekter.

De gældende regler i VVM-bekendtgørelsen fastsætter i overensstemmelse med direktivets krav bestemmelser om inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder i de forskellige faser af VVM-proceduren jf. gennemgangen nedenfor i afsnit 2.2.6.1.1.-2.2.6.1.5.

### 2.2.6.1.1. Screening

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

### 2.2.6.1.2. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)

Offentligheden og berørte myndigheder skal have mulighed for at påvirke indholdet af miljøkonsekvensrapporten og komme med synspunkter og forslag. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) er i dansk ret implementeret som en del af idéfasen og består i at offentliggøre bygherrens projektønske med indkaldelse af ideer og forslag til processen. Idéfasen skal være minimum 14 dage, men for større projekter er der praksis på op til 8 uger for at sikre tilstrækkelig tid til f.eks. afholdelse af borgermøder.

### 2.2.6.1.3. Miljøkonsekvensrapporten

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

### 2.2.6.1.4. International høring

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

### 2.2.6.1.5. Afgørelse om tilladelse

Når den kompetente myndighed har truffet afgørelse om at tillade et anlæg, skal denne afgørelse offentliggøres, jf. VVM-bekendtgørelsens § 7, stk. 7. Offentliggørelsen skal som minimum indeholde

- 1) oplysning om indholdet af beslutningen, begrundelser og betragtninger, der ligger til grund for beslutningen,
- 2) en beskrivelse af de vigtigste foranstaltninger til at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere de værste skadelige virkninger af anlægget, og
- 3) VVM-tilladelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet til den.

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

### 2.2.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ændringen af VVM-direktivet i 2014 viderefører i artikel 6, 7 og 9 krav om inddragelse af offentligheden og berørte



myndigheder. Som noget nyt fremgår det af direktivet, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden. Endvidere fastsættes det, at høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensvurderingen ikke må være kortere end 30 dage.

VVM-direktivet foreslås implementeret i vejloven og jernbaneloven således, at direktivets krav til inddragelse af offentligheden og berørte myndigheder i de forskellige faser af VVM-processen, sikres, jf. gennemgangen nedenfor i afsnit 2.2.6.2.1.-2.2.6.2.6.

#### 2.2.6.2.1. Screening

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 d, stk. 3, og jernbanelovens § 38 d, stk. 3, skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, som udpeges konkret for det enkelte projekt, jf. forslaget til vejlovens § 17 d, stk. 4, og jernbanelovens § 38 d, stk. 4, inden Trafik- og Byggestyrelsen træffer en screeningsafgørelse. I medfør af forslaget til vejlovens § 17 d, stk. 6, og jernbanelovens § 38 d, stk. 6, skal Trafik- og Byggestyrelsen offentliggøre screeningsafgørelsen.

#### 2.2.6.2.2. Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping)

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 f, stk. 2, og jernbanelovens § 38 f, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen høre berørte myndigheder, som udpeges konkret for det enkelte projekt, jf. forslaget til vejlovens § 17 f, stk. 3, og jernbanelovens § 38 f, stk. 3, forud for Trafik- og Byggestyrelsens udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som Vejdirektoratet og Banedanmark skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten. Som nævnt i de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3 ændres gældende ret dermed således, at offentligheden ikke længere skal høres i forbindelse med en scopingfase, hvilket er i overensstemmelse med de krav direktivet stiller, og i øvrigt formålet med direktivets bestemmelser om en scopingfase.

Som nævnt under afsnit 2.2.3. skal det dog hertil bemærkes, at Vejdirektoratet og Banedanmark fortsat kan inddrage offentligheden i forbindelse med projekteringen af styrelsernes projekter, f.eks. afholde borgermøder og lignende, som hidtil. Bestemmelsen skal alene ses i forhold til nærværende implementering af VVM-direktivet, hvilket ikke har indflydelse på styrelsernes praksis for øvrig inddragelse af offentligheden i forbindelse med gennemførelse af projekter.

#### 2.2.6.2.3. Miljøkonsekvensrapporten

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, følger det, at Trafik- og Byggestyrelsen skal sende ansøgningen, miljøkonsekvensrapporten og eventuelt supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder, som udpeges konkret for det enkelte projekt, jf. forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 5, og jernbanelovens § 38 h, stk. 5, og offentligheden, mulighed for at afgive udtalelse til miljøkonsekvensrapporten, herunder ansøgningen om tilladelse. Fristen herfor fastsættes i

lovforslaget til 8 uger, uanset at direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på mindst 30 dage. Med henblik på at sikre tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden, foreslås det dog, at en høringsfrist på i udgangspunktet minimum 8 uger opretholdes i overensstemmelse med gældende ret. I de tilfælde, hvor høringerne af miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport, dog ske med en høringsfrist på mindst 30 dage. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede § 17 h, stk. 2-4, i vejloven og de foreslåede § 38 h, stk. 2-4, i jernbaneloven for en nærmere beskrivelse heraf.

#### 2.2.6.2.4. International høring

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i skal der gennemføres internationale høringer i de tilfælde, hvor et projekt har grænseoverskridende effekter, dvs. kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat. I praksis gennemføres denne høring af miljø- og fødevareministeren, som er udpeget til ressortmyndighed for gennemførelse af internationale høringer.

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 7, hvor processen for initiering af høring af stater af et konkret projekt beskrives. Bestemmelsen omhandler primært høring af stater, når et projekt på dansk grund enten forventes at have grænseoverskridende væsentlige påvirkninger af miljøet, eller når et projekts udstrækning i sig selv er grænseoverskridende, som f.eks. planlægningen for eller etableringen af visse infrastrukturprojekter kan være det. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede § 17 i i vejloven og § 38 i i jernbaneloven for en nærmere beskrivelse af denne procedure.

#### 2.2.6.2.5. Afgørelse om tilladelse

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 m, stk. 1, og jernbanelovens § 38 m, stk. 1, skal Trafik- og Byggestyrelsen efter at have truffet afgørelse om at give eller nægte tilladelse straks informere offentligheden og berørte myndigheder og sikre, at oplysninger 1) om indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil, 2) om de vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlighedens deltagelse, 3) om resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget 4) der er indsamlet til brug for miljøkonsekvensrapporten, evt. supplerende oplysninger og resultatet af høringerne, stilles til rådighed for offentligheden, samt 5) om, hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4, er indarbejdet i afgørelsen eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater i forbindelse med internationale høringer, er tilgængelige.

Endelig foreslås det i vejlovens § 17 m, stk. 2, og jernbanelovens § 38 m, stk. 2, at Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt ved projekter, hvor der kan forventes indvirkninger på miljøet i en anden stat,

ved at fremsende de oplysninger, der er nævnt ovenfor, til den berørte stat.

#### 2.2.6.2.6. Elektronisk tilgængelighed for offentligheden til oplysninger

Som noget nyt fremgår det af direktivets artikel 6, stk. 5, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets og Banedanmarks hjemmesider og Høringsportalen.dk. Offentliggørelse på styrelsernes hjemmesider og høringsportalen imødekommer efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. Det foreslås derfor, jf. forslaget til vejlovens § 17 p og jernbanelovens § 38 p, at transport- og bygningsministeren administrativt kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet skal ske via en central elektronisk portal, dvs. i første omgang i overensstemmelse med gældende praksis. Hjemmelen giver dog også mulighed for, at ministeren kan tilpasse kravene på dette rets område efter behov.

#### 2.2.7. Forebyggelse af interessekonflikt

##### 2.2.7.1. Gældende ret

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

##### 2.2.7.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det følger af VVM-direktivets artikel 9 a, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og

ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt.

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

Trafik- og Byggestyrelsen udpeges i denne lov som kompetent VVM-myndighed og er således ansvarlig for, at der gennemføres en VVM-procedure for Vejdirektoratets og Banedanmarks anlægsprojekter. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse bl.a. træffe screeningsafgørelser og meddele VVM-tilladelse til projektet.

Trafik- og Byggestyrelsen varetager således alene rollen som VVM-myndighed, mens Vejdirektoratet og Banedanmark varetager rollerne som anlægsmyndigheder.

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

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 n og jernbanelovens § 38 n er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse i henhold til vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt transport- og bygningsministerens instruktionsbeføjelse, når Trafik- og Byggestyrelsen varetager opgaver i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure af statslige vej- og jernbaneprojekter og skal meddele administrativ tilladelse hertil, dvs. varetager rollen som VVM-myndighed.

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

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne, som træffes i henhold til de foreslåede bestemmelser i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Men henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen som en underordnet myndighed til Transport- og Bygningsministeriet udpeges til VVM-myndighed og giver VVM-tilladelse til Vejdirektoratet og Banedanmark, som også er underordnet departementet, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

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

### 2.2.8. One stop shop

#### 2.2.8.1. Gældende ret

Ved 'one stop shop' forstås, at bygherren kun behøver at henvende sig til én myndighed for at ansøge om en tilladelse. Afhængig af den konkrete udformning af ordningen kan der være tale om at samkøre forskellige tilladelses-, dispensations- eller godkendelsesordninger.

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

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

#### 2.2.8.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Efter ændringen af VVM-direktivet skal medlemsstaterne, hvor det findes relevant, organisere en one stop shop, når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

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

I medfør af forslaget til vejlovens § 17 q og jernbanelovens § 38 q følger det i overensstemmelse med kravene i direktivet, at transport- og bygningsministeren fastsætter regler om samordnede og eller fælles procedurer ('one stop shop') for statslige vej- og jernbaneprojekter, hvor kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører både fra denne lov og fra fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

### 2.3. Statslige vej- og jernbaneanlæg (tilladelse ved anlægslov)

#### 2.3.1. Gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering for projekter, der vedtages ved anlægslov

##### 2.3.1.1. Gældende ret

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

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

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

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

### 2.3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det ændrede VVM-direktiv fra 2014 ophæver artikel 1, stk. 4, som undtager anlægslovsprojekter fra VVM-direktivets anvendelsesområde. Dog finder direktivets bestemmelser om offentlig høring fortsat ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov forudsat, at målene med direktivet opfyldes ved lovgivningsprocessen. Ophævelsen af bestemmelsen har til formål at tydeliggøre anvendelsesområdet for direktivet på baggrund af erfaringerne fra gennemførelsen af direktivet og EU-Domstolens retspraksis. Ophævelsen af bestemmelsen vil samtidig gøre det klart, at projekter, der meddeles tilladelse ved vedtagelse af en anlægslov, skal gennemgå en VVM-procedure, inden de vedtages - på samme måde som projekter, der meddeles administrativ tilladelse.

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

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

Da VVM-direktivet ikke længere formelt undtager anlægslovsprojekter fra direktivets anvendelsesområde, vil projekterne som noget nyt skulle følge den foreslåede implementerede VVM-procedure for statslige vej- og jernbaneprojekter i henholdsvis vejloven og jernbaneloven.

I praksis vil ophævelsen af direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved særlig national lov, ikke medføre større ændringer i forhold til den nuværende retstilstand. Den væsentligste ændring er som beskrevet, at den gældende praksis bliver formaliseret ved implementering i henholdsvis vejloven og jernbaneloven.

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

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

Lovens bestemmelse om offentlig høring over miljøkonsekvensrapporten, jf. forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, og jernbanelovens § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder lov. Dette svarer til det ændrede VVM-direktivs 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, jf. direktivets artikel 7 og forslaget til vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i), forudsat direktivets mål vedrørende offentlig høring opfyldes gennem lovgivningsproceduren. Denne undtagelse gælder alene for høring af offentligheden og ikke den høring, der skal gennemføres af berørte myndigheder. Det er dog fast praksis, at Vejdirektoratet og Banedanmark gennemfører offentlige høringer over projektet, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen ville have gennemført, såfremt projektet skulle meddeles administrativ tilladelse. Det er ikke hensigten med dette lovforslag at ændre på denne praksis. Vejdirektoratet og Banedanmark vil således i overensstemmelse med gældende praksis høre offentligheden parallelt med høringen af berørte myndigheder. Vejdirektoratet og Banedanmark vil også sikre, at andre starter høres, såfremt projektet har grænseoverskridende effekter i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i forslaget til vejlovens § 17 i og jernbanelovens § 38 i. Vejdirektoratet og Banedanmark vil således i disse tilfælde varetage de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen i henhold til de foreslåede bestemmelser ville skulle varetage, hvis projektet blev meddelt administrativ tilladelse.

Ligesom det er tilfældet for de projekter, der meddeles administrativ tilladelse, gennemføres høringerne over miljøkonsekvensrapporter, der vedtages ved anlægslov, med en høringsfrist på mindst 8 uger til at fremkomme med bemærkninger til rapporten. I de tilfælde, hvor høringen over miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport, dog ske med en høringsfrist på mindst 30 dage. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede § 17 h, stk. 2-4, i vejloven og de foreslåede § 38 h, stk. 2-4, i jernbaneloven for en nærmere beskrivelse heraf.

Det skal hertil bemærkes, at direktivet også giver mulighed for at, at medlemsstaterne fra sag til sag, og såfremt der er hjemmel hertil i national ret, kan beslutte ikke at anvende direktivet på projekter eller dele af projekter, der alene tjener et forsvarsformål eller projekter, der alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis medlemsstaterne vurderer, at en sådan anvendelse ville skade disse formål. Direktivet giver også mulighed for at medlemsstaterne i undtagelsestilfælde kan fritage et konkret projekt fra direktivets bestemmelser, hvis anvendelsen af disse bestemmelser vil skade formålet med projektet, forudsat målene med direktivet opfyldes.

Transport- og Bygningsministeriet finder ikke disse undtagelser relevante for Transport- og Bygningsministeriets område, hvorfor der ikke er fastsat bestemmelser herom i dette lovforslag.

Det skal desuden bemærkes, at projekterne er omfattet af forslaget til vejlovens § 17 d og jernbanelovens § 38 d om screeningsafgørelser og forslaget til vejlovens § 17 f og jernbanelovens § 38 f om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). Det skal dog hertil samtidig bemærkes, at de projekter, der vedtages ved anlægslov, ofte vil have en sådan karakter, at projekterne er umiddelbart VVM-pligtige, dvs. omfattet af vejlovens og jernbanelovens foreslåede bilag 1. Bestemmelsen om en screeningsafgørelse forventes således at have begrænset betydning for de projekter, der vedtages ved anlægslov.

Anlægsloven skal beskrive anlægsprojektet i alle enkeltheder og indeholde oplysninger om miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder eventuelle internationale høringer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter. Indholdet af de oplysninger, der skal fremgå af anlægsloven, svarer således i praksis til karakteren af de oplysninger, som Trafik- og Byggestyrelsen administrativt skal træffe afgørelse på baggrund af, jf. forslaget til vejlovens § 17 j og jernbanelovens § 38 j.

Vejdirektoratet og Banedanmark sikrer også, at Folketinget forud for anlægslovens vedtagelse i overensstemmelse med gældende praksis får høringsnotat over de høringsvar, der er indkommet i forbindelse med høring over henholdsvis miljøkonsekvensvurderingen og forslaget til anlægsloven, forelagt.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal desuden sikre, at tilsvarende oplysninger, som den administrative tilladelse skal indeholde, jf. forslaget til 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 anlægslovsforslagets fremsættelse. Dette svarer til gældende praksis.

Vejdirektoratet og Banedanmark skal ligeledes i praksis sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle suppleren-

de oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, hvilket svarer til det krav, der stilles til Trafik- og Byggestyrelsen i den administrative procedure.

Såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, vil der i anlægsloven blive fastsat bestemmelser om Vejdirektoratets og Banedanmarks overvågning heraf. Dette svarer i praksis til de krav, der stilles i den administrative procedure, jf. forslaget til vejlovens § 17 k, stk. 2, og jernbanelovens § 38 k, stk. 2..

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

Overvågningen skal i 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 Fødevarerministeriet foretager, bør man gøre brug af tilgængelige data herfra.

Endelig skal Vejdirektoratet og Banedanmark, underrette transport- og bygningsministeren, hvis der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger, som nævnt i forslagene til vejlovens § 17 l, nr. 1-3, og jernbanelovens § 38 l, nr. 1-3, om projektets skadelige indvirkninger på miljøet. Såfremt transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændring, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg. Transport- og bygningsministeren kan herunder vælge at underrette Folketingets Transport- og Bygningsudvalg om oplysninger af denne karakter, uden at det nødvendigvis fører til en ændringslov.

Når anlægsloven er vedtaget, sørger Vejdirektoratet og Banedanmark for, at de samme oplysninger stilles til rådighed for offentligheden og eventuelt berørte stater ved projekter med grænseoverskridende miljøpåvirkninger, som hvis tilladelsen var meddelt administrativt, jf. forslaget til vejlovens § 17 m, stk. 3 og 4, og jernbanelovens § 38 m, stk. 3 og 4.

Det skal bemærkes, at såfremt der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette følge den administrative procedure, som fastlagt i denne lov. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt at fremsætte en ændringslov. Transport- og byg-

ningsministeren vil i givet fald rette henvendelse til Transport- og Bygnings Folketingets Transport- og Bygningsudvalg og forligskredsen bag det konkrete projekt, med henblik på at aftale processen herfor. Såfremt der vedtages en ændringslov indeholdende en supplerende miljøkonsekvensvurdering, vil denne også følge den beskrevne anlægslovsproces.

#### 2.4. Søgsmål

##### 2.4.1. Gældende ret

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

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

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

##### 2.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Ministeriet finder, at en efterprøvelse ved de danske domstole af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser fuldt ud svarer til kvaliteten af en efterprøvelse ved et administrativt klagenævn. Hertil kommer, at en afgørelse fra et administrativt klagenævn, så som Natur- og Miljøklagenævnet, under alle omstændigheder ville kunne indbringes for domstolene. Ordningen i lovforslaget sikrer således, at der ikke er flere sagsgange end nødvendigt, førend der foreligger en endelig

afgørelse i sagen. Samtidig sikrer kravene i Århuskonventionen, jf. nærmere nedenfor bemærkningerne til forslaget til vejlovens § 132, stk. 7, og jernbanelovens § 115 a, stk. 2, at en prøvelse ved domstolene ikke er uoverkommeligt dyr for de berørte parter.

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

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

Med henblik på at sikre, at omkostningerne i forbindelse med sådanne miljømæssige søgsmål ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter, foreslås det i vejlovens § 132, stk. 7, og jernbanelovens § 115 a, stk. 2, at retten skal påse, at disse omkostninger ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter. Denne bestemmelse finder også anvendelse på efterprøvelse på miljømæssige søgsmål af de anlægslove, der meddeler tilladelser til projekter. Udgangspunktet i retsplejeloven er, at den tabende part skal erstatte de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

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

I medfør af forslaget til vejlovens § 132, stk. 8, og jernbanelovens § 115 a, stk. 3, er fristen for domstolsprøvelse af afgørelser efter vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a senest 6 måneder efter, at afgørelsen er offentlig-

gjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen er offentliggjort. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser, der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2.

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

### 2.5.1. Gældende ret

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

Tidligere var bekendtgørelsen i det hele underlagt Transport- og Bygningsministeriets ressortområde. Ved kongelig resolution af 3. februar 2014 blev det imidlertid bestemt, at ressortansvaret for Kystdirektoratet med tilhørende sagsområder – undtagen ejerskabet til færgelejerne i Bøjden og Fynshav samt sager vedrørende lov om havne og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S – skulle overdrages fra Transportministeriet (nu Transport- og Bygningsministeriet) til Miljøministeriet (nu Miljø- og Fødevareministeriet). Administrationen af VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet har sidenhen været delt mellem Kystdirektoratet og Trafik- og Byggestyrelsen, som overtog ansvaret fra Kystdirektoratet for projekter omfattet af havneloven og lov Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, dvs., for havneprojekter på søterritoriet inden for en erhvervshavns dækkende værker og inden for havnens søområde. Kystdirektoratet administrerer bekendtgørelsen i forhold til projekter på søterritoriet, dvs. uden for en erhvervshavns dækkende værker. I det omfang et havneprojekt både dækker havnens søområde og landområder i samme havn, vil landdelen af projektet skulle miljøundersøges efter planlovens bestemmelser, dvs. efter VVM-bekendtgørelsen for landprojekter.

De gældende regler om miljøkonsekvensvurdering af havneprojekter er som nævnt fastsat i VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet. Det fremgår af bekendtgørelsen, at der ved projekter, som vedrører søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands

og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons, er obligatorisk VVM-pligt. Yderligere er der obligatorisk VVM-pligt ved enhver ændring eller udvidelse af ovenstående projekter, såfremt en sådan ændring eller udvidelse i sig selv opfylder eventuelle fastsatte tærskelværdier. Endvidere indeholder VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet bestemmelser om, hvilke projekter der skal gennemgå en screeningsprocedure med henblik på at vurdere, om projektet er VVM-pligtigt.

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

### 2.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Den gældende implementering af VVM-direktivet i VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet vil herefter blive opdateret i overensstemmelse med ændringerne af VVM-direktivet. Bekendtgørelsen vil dog kun omfatte havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker inden for havnens søområde og ikke søterritoriet generelt. Det betyder, at der vil blive fastsat regler, som implementerer kravene efter det ændrede VVM-direktiv til screeningsafgørelser, bygherrens og VVM-myndighedens anvendelse af eller sikring af adgang til kompetente eksperter, vilkår om overvågningsforanstaltninger ved et havneprojekts væsentlige skadesvirkninger for miljøet m.v.

Der vil også på havneområdet blive fastsat regler om one stop shop. Det betyder, at det med den reviderede bekendtgørelse sikres, at bygherrer i havneprojekter kun skal henvende sig med ansøgning om at igangsætte projektet hos Trafik- og Byggestyrelsen, som herefter er ansvarlig for også at vurdere projektet i forhold til fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. Det skal bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen fortsat alene vil træffe afgørelse for så vidt angår havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og på havnens søområde. Såfremt projektet udstrækker sig til land eller på søterritoriet i øvrigt, skal der indhentes tilladelser herfor fra rette myndigheder.

Lovforslagets § 4, hvorefter de regler, der fastsættes i medfør af havnelovens § 1 a, også finder anvendelse for Københavns Havn, træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, dvs. før den øvrige del af loven, som først træder i kraft den 16. maj 2017 (implementeringsfristen for det

ændrede VVM-direktiv), jf. nærmere de særlige bemærkninger til lovforslagets § 7.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det forventes, at lovforslaget ikke vil indebære væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for staten som helhed. De nye opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen skal varetage, vil modsvare de færre opgaver, som Naturstyrelsen fremover skal varetage, idet Naturstyrelsen ikke længere skal behandle VVM-ansøgninger fra Vejdirektoratet og Banedanmark.

Der forventes ingen økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne.

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

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

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

For så vidt angår havneprojekter fastsættes reglerne ved bekendtgørelse, og de erhvervsadministrative konsekvenser vil blive vurderet i denne forbindelse.

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

Lovforslaget forventes ikke at medføre ændring i antallet af miljøkonsekvensrapporter og vurderes således ikke at have afledte effekter på samfundsniveau.

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

### 5. Administrative konsekvenser for borgere

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

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

### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder regler, der indebærer, at projekter, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, underkastes en miljøkonsekvensvurdering under inddragelse af offentligheden, inden der træffes beslutninger herom, og at sådanne projekter undergives krav om tilladelse. De foreslåede regler viderefører tilsvarende krav i anden lovgivning. Lovforslaget indeholder også en præcisering og opdatering af kravene til miljøkonsekvensvurderingen af projekter, hvilket gennemfører ændringerne af VVM-direktivet fra 2014. Forslaget opdaterer således centrale emner som biodiversitet, menneskers sundhed, jordarealer og klimatilpasning i vurderingen af projektets miljømæssige konsekvenser og vil i øvrigt indebære en mere ensartet vurdering af projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Sammenfattende er det vurderingen, at reglerne vil bidrage til at sikre et veldokumenteret oplysningsgrundlag for vurdering på miljøområdet, og derved vil kunne have en positiv effekt på miljøet.

### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer 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.

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

Lovforslagets bestemmelser er som udgangspunkt udtryk for en videreførelse af indholdet af gældende regler, som gennemfører VVM-direktivet.

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

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



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

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

VVM-direktivet giver medlemsstaterne en vis valgfrihed med hensyn til den konkrete tilrettelæggelse af miljøkonsekvensvurderinger. Bl.a. er det frivilligt for medlemsstaterne, om de vil kræve, at myndighederne afgiver en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensvurderingsrapporten, dvs. afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), uanset om bygherren anmoder herom. Efter direktivets artikel 5, stk. 2, skal myndigheden høre berørte myndigheder, før den afgiver sin udtalelse. Der er derimod ikke bestemmelser om høring af offentligheden. Efter lovforslaget stilles det Vejdirektoratet og Banedanmark frit, om de ønsker en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping).

Det ændrede VVM-direktiv indeholder også en præcisering af direktivets artikel 6 vedrørende høring af berørte myndigheder og inddragelse af offentligheden, herunder en ny bestemmelse om, at tidsrammerne for høring af den berørte offentlighed om miljøkonsekvensrapporten ikke må være kortere end 30 dage. Med dette lovforslag fastsættes der en høringsfrist over miljøkonsekvensrapporten på i udgangspunktet 8 uger i overensstemmelse med gældende ret. I de tilfælde, hvor høringen over miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport, dog ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

### 7.1. Forholdet til Århuskonventionen og Espoo-konventionen

VVM-direktivet gennemfører dele af Århuskonventionen (Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse

i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet, Århus, Danmark, 25. juni 1998) og Espoo-konventionen (konventionen af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne), hvorfor lovforslaget, som har til formål at gennemføre de nævnte direktiver, på tilsvarende måde tjener til at videreføre de nationale regler, som gennemfører disse konventioner.

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

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

### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 26. oktober 2015 til den 23. november 2015 været i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske Havnevirk-somheder, Danske Regioner, De praktiserende landinspektører, Den Danske Dommerforening, Den danske landinspektørforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Grundejeren.dk, HK Trafik og Jernbane, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Jernbanenævnet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening KL, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lokalbanen, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Parcelhusejernes Landsforening, Regionstog, Sammenslutning af Danske Småøer, Udviklings-selskabet By & Havn og Sund & Bælt Holding A/S.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Ingen.

Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Overordnet vurderes forslaget at have en positiv samfundsøkonomisk gevinst som følge af faste sagsbehandlingstider.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Med lovforslaget afskæres borgernes adgang til at klage over administrative VVM-tilladelser, dog består muligheden for at få prøvet sagen ved domstolene. Der er i den forbindelse fastsat bestemmelser om, at domstolene skal sikre, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Der forventes på den baggrund ikke væsentlige administrative konsekvenser for borgerne.
Miljømæssige konsekvenser	Forslaget opdaterer centrale emner som biodiversitet, menneskers sundhed, jordarealer og klimatilpasning i vurderingen af projektets miljømæssige konsekvenser og vil i øvrigt indebære en mere ensartet vurdering af projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Sammenfattende er det vurderingen, at reglerne vil bidrage til at sikre et veldokumenteret oplysningsgrundlag for vurdering på miljøområdet, og derved vil kunne have en positiv effekt på miljøet.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Forslaget implementerer VVM-direktivet i henholdsvis vejloven, jernbaneloven og havnelovgivningen. I forbindelse med implementering af VVM-direktivet i havnelovgivningen vil direktivets bestemmelser blive implementeret i en bekendtgørelse.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

I medfør af det foreslåede *nr. 1*, vil det fremgå af en fodnote til lov om offentlige veje mv., at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.

##### Til nr. 2

I medfør det foreslåede *nr. 2*, foretages en lovteknisk ændring af vejlovens § 1, nr. 4. Ændringen er en følge af, at der, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, indsættes et nyt nr. 6 i vejlovens § 1.

##### Til nr. 3

I medfør det foreslåede *nr. 3*, foretages en lovteknisk ændring af vejlovens § 1, nr. 5. Ændringen er en følge af, at der, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, indsættes et nyt nr. 6 i vejlovens § 1.

##### Til nr. 4

I medfør af det foreslåede *nr. 4*, vil det fremgå af vejlovens § 1, nr. 6, at formålet med lovens foreslåede kapitel 2 a er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med

planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kultur-arv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.

Dette formål gennemføres ved, at VVM-direktivet implementeres i vejloven. Dermed sikres det, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på vejlovens foreslåede bilag 1 og 2, såfremt de kan få væsentlig indvirkning på miljøet, ligesom det sikres, at disse projekter undergives et krav om tilladelse.

VVM-direktivet indeholder ikke en selvstændig formålsbestemmelse, men det er en udtrykkelig forudsætning i direktivet, 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, jf. artikel 2, stk. 1, 1. pkt.

Med den foreslåede bestemmelse fremgår det således også, at VVM-reglerne skal sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau, hvilket er i overensstemmelse med Lissabontraktatens artikel 191, stk. 2. Det er i øvrigt ikke hensigten med bestemmelsen at udvide formålet med lovforslagets regler om miljøkonsekvensvurderinger af projekter udover, hvad der følger af direktivet.

Bestemmelsen fastlægger to centrale forhold, som miljøkonsekvensvurdering af projekters sandsynlige indvirkninger på miljøet skal opfylde, nemlig at offentligheden inddrages, og miljøkonsekvensvurderingen tager udgangspunkt i det brede miljøbegreb.

For vurderingen af projekter gælder, at der i direktivet ikke henvises til inddragelse af offentligheden i en formålsbestemmelse, men det indgår i definitionen af miljøkonsekvensvurderingen som VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g), pkt. ii, samt i flere af direktivets artikler. Bestemmelserne blev sat ind i VVM-direktivet i 1985.

Det andet forhold, som miljøkonsekvensvurderingen skal opfylde, er, at den skal tage udgangspunkt i det brede miljøbegreb. Det miljøbegreb knytter sig til Lissabontraktatens artikel 191, hvoraf det fremgår, at målsætningerne for EU's miljøpolitik er »bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, og fremme på internationalt plan af foranstaltningerne til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer«. Det brede miljøbegreb, der anvendes ved miljøkonsekvensvurdering omfattet af dette lovforslag, er indkredset og eksemplificeret ved de begreber, der anvendes i VVM-direktivet.

Miljøbegrebet fremgår af begreberne af artikel 3 og bilag IV, jf. artikel 2, stk. 1, i direktivet, der beskriver indhold af miljøkonsekvensrapporten. EU-Domstolen har flere gange udtalt, at anvendelsesområdet for VVM-direktivet er vidt og dets formål meget bredt, jf. således C-72/95 Kraaijeveld mod Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, præmis 31 og 39, og C-2/07 Abraham m.fl., præmis 32. Også dansk retspraksis har i flere afgørelser lagt til grund, at VVM-direktivet har et vidt anvendelsesområde og et meget bredt formål, jf. således Højesterets afgørelse i H. D. 1. april 2014 i sag 267/2011 (2. afd.).

Et af formålene med ændringen af VVM-direktivet har været at forbedre principperne for miljøkonsekvensvurdering af projekter og tilpasse direktivet til den retlige og politiske baggrund, der har gennemgået en betydelig udvikling, jf. betragtning 2, hvorfor det er nødvendigt at øge sammenhængen og samspillet med andre EU-retsakter og -politikker og med medlemsstaternes strategier og politikker på områder, der er underlagt national kompetence, jf. betragtning 3. Dette indebærer en opdatering af miljøbegrebet, således at begreberne er strømlinet og ensrettet i forhold til implementering af det første VVM-direktiv i 1989. Som eksempler på sådanne opdateringer kan nævnes »mennesker«, der erstattes af »befolkningen og menneskers sundhed«, »jordbund« erstattes af »jordarealer, jordbund«, og »klima« nævnes direkte. Det fremgår af relevante betragtninger til direktivændringen, at ændringerne følger et opdateringsbehov såvel i forhold til eksisterende EU-lovgivning som EU-politikker og konventioner, som EU har tilsluttet sig, og som dermed er blevet en del af EU-retten.

Til nr. 5

I medfør af det foreslåede nr. 5, indføres en række definitioner af de begreber, som nævnes i det foreslåede kapitel 2 a.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 1, at der i kapitel 2 a forstås ved »offentlighed«, 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. Det vil bl.a. omfatte de fysiske personer eller juridiske personer, som har bopæl i tæt tilknytning til det planlagte projekt eller som i øvrigt har ejendom i tilknytning til projektet. Det vil også omfatte lokale eller landsdækkende miljøorganisationer som f.eks. Danmarks Naturfredningsforening.

Bestemmelsen implementerer direktivets artikel 1, stk. 2, litra d og e.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 2, at der i kapitel 2 a forstås ved »projekt«, etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på

udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

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

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, at der i kapitel 2 a forstås ved »berørt myndighed«, 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.

Den foreslåede definition tager udgangspunkt i definitionen af berørt myndighed, som er indeholdt i direktivets artikel 6, stk. 1. »Berørt« kan vedrøre myndighedens rolle som den myndighed, der skal give samtykke, tilladelse, eller dispensation til projektet eller dele af projektet, eller som har et særligt ansvar på miljøområdet. Berørte myndigheder i denne lovs forstand kan f.eks. være Miljøstyrelsen eller Naturstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvori det konkrete projekt skal gennemføres.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4, at der i kapitel 2 a forstås ved »administrativ tilladelse«, Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter den foreslåede § 17 j til vejloven, jf. dette lovforslags § 1, nr. 6, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 17 a, stk. 1 eller 2, til vejloven.

VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra c), definerer tilladelse således, at det er den afgørelse fra den (eller de) kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.

Det fremgår af forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 5, at i kapitel 2 a, forstås ved »tilladelse ved anlægslov«, Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af vejlovens foreslåede § 17 a, stk. 3, jf. dette lovforslags § 1, nr. 6.

Forslaget til vejlovens § 3, stk. 2, nr. 4 og 5, implementerer sammen med forslaget til §§ 17 g, 17 h, 17 i, 17 j, og 17 k, VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, hvorefter en miljøkonsekvensvurdering defineres som en proces bestående af:

- a) Bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 og 2. Dette krav er gennemført i forslaget til vejlovens § 17 g.
- b) Gennemførelse af høringer, jf. direktivets artikel 6, og hvis det er relevant, jf. artikel 7 (projekter med grænseoverskridende miljøpåvirkninger). Dette krav er gennemført i forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 2, og § 17 i.
- c) Den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med artikel 5, stk.

3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til artikel 6 og 7. Dette krav er gennemført i forslaget til vejlovens § 17 h, stk. 1.

- d) Den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. c) omhandlede undersøgelse og, i givet fald dens egen supplerende undersøgelse. Dette krav er gennemført i forslaget til vejlovens § 17 j og § 17 k, stk. 1.
- e) Indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8 a omhandlede afgørelser. Dette krav er gennemført i forslaget til vejlovens § 17 j og § 17 k, stk. 1.

Til nr. 6

I medfør af det foreslåede nr. 6, indsættes der et nyt kapitel 2 a i vejloven. Kapitlet omhandler gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg, der er opført på vejlovens foreslåede bilag 1 og 2, førend projekterne kan tillades og dermed igangsættes.

Til § 17 a

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, stk. 1 og artikel 4, stk. 1, samt direktivets bilag I og II.

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

Det fremgår af det foreslåede stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens foreslåede bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. Det betyder, at statslige vejprojekter og dertil knyttede projekter, der er opført på vejlovens foreslåede bilag 1, forudsætter, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, hvilket skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede § 17 j, førend Vejdirektoratet kan gennemføre projektet.

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

For en nærmere beskrivelse af dertil knyttede projekter henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.2.

Det fremgår af det foreslåede stk. 2, at ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens foreslåede bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis

Trafik- og Byggestyrelsen efter § 17 d har truffet screeningsafgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt, og der derfor skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Det betyder, at der for bilag 2-projekter skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, inden der efter det foreslåede § 17 j gives administrativ tilladelse til det ansøgte projekt.

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

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

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

Det ændrede VVM-direktiv ophæver bestemmelsen om, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved særlig national lov, bortset fra at medlemsstaterne kan undtage direktivets regler om offentlig høring på den forudsætning, at disse sagsskridt varetages ved lovgivningsproceduren. Disse projekter vil således fremover, bortset fra høringsreglerne, jf. § 17 h, stk. 2, være omfattet af VVM-direktivets bestemmelser.

Det foreslåede *stk. 3* medfører på den baggrund, at der ikke skal meddeles administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede *stk. 1* eller *2*, i de tilfælde, hvor Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med vedtagelse af en anlægslov. I stedet vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven udgøre VVM-tilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Bestemmelsen er således et led i at sikre, at der implementeres en VVM-procedure for de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov, og er i øv-

rigt udtryk for en videreførelse af gældende praksis for anlægslove. Det skal hertil bemærkes, at selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af lovens bestemmelse om offentlig høring, er det hensigten, at Vejdirektoratet – ligesom i dag – vil gennemføre høringer over projekter, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Det medfører også, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført ikke én, som i den administrative procedure, men to høringer over projektet, nemlig høringen over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

#### *Til § 17 b*

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at ansøgning efter de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

Det betyder, at Vejdirektoratet skal indgive en ansøgning om et projekt, der er omfattet af forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, der er oplyst på vejlovens foreslåede bilag 1 og 2, og indgive den til Trafik- og Byggestyrelsen. Ansøgningen skal være skriftlig. Vejdirektoratet skal ligesom i dag ikke indgive ansøgning for projekter, der er omfattet af forslaget til vejlovens § 17 a, stk. 3, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, idet disse projekter ligesom i dag, typisk igangsættes på baggrund af en politisk aftale, jf. dog det foreslåede *stk. 2* om screening nedenfor.

Formkravet om skriftlighed er en videreførelse af § 2, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen. Det bemærkes, at der i lovforslagets § 17 c stilles krav til indholdet af Vejdirektoratets ansøgning, såfremt der skal træffes screeningsafgørelse efter den foreslåede § 17 d, dvs. for de projekter, der er oplyst på vejlovens foreslåede bilag 2. Der stilles derimod ikke i lovforslaget indholdsmæssige krav til Vejdirektoratets ansøgning om et projekt, som umiddelbart er VVM-pligtigt, jf. det foreslåede § 17 a, stk. 1, dvs. for de projekter, der er oplyst på vejlovens foreslåede bilag 1. For disse projekter stiller VVM-direktivet alene krav om, at bygherren skal indgive en ansøgning. Derimod stilles der for VVM-pligtige projekter, der er oplyst på vejlovens foreslåede bilag 1, ale-

ne indholdsmæssige krav til den miljøkonsekvensrapport, som bygherren skal udarbejde, før myndigheden kan træffe afgørelse om VVM-tilladelse til projektet, dvs. Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter den foreslåede § 17 j. Baggrunden herfor er, at det ansøgte projekt undergår en miljøkonsekvensvurdering, hvortil der knytter sig en række processkridt, herunder udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten, der beskriver og analyserer projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. det foreslåede § 17 g.

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

Det betyder, at Vejdirektoratet, uanset det foreslåede *stk. 1*, skal indgive ansøgning for projekter, der er omfattet af § 17 a, *stk. 3*, hvis projektet er opført på vejlovens foreslåede bilag 2 med henblik på, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer screeningsafgørelse efter den foreslåede § 17 d. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen finder, at det anmeldte projekt er omfattet af krav om tilladelse, udarbejder Vejdirektoratet en miljøkonsekvensvurdering, som præsenteres for Folketinget i en anlægslov, i overensstemmelse med den procedure, som følges i dag på dette område.

Det skal bemærkes, at i praksis vil projekter, der vedtages ved anlægslov, ofte have en sådan karakter, at projektet er opført på vejlovens foreslåede bilag 1. Det kan dog ikke udelukkes, at der også vil blive vedtaget anlægslove for projekter, der er opført på vejlovens foreslåede bilag 2, hvor der ikke umiddelbart er VVM-pligt – og dermed pligt til at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

Vejdirektoratets opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsligt selskab, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2.

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

#### Til § 17 c

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 4, *stk. 4*, og direktivets nye bilag II.A.

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

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

VVM-direktivet stiller nu i artikel 4, *stk. 4*, krav til, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge i forbindelse med en afgørelse om VVM-pligt for projekter, der er opført på direktivets bilag II. Bygherren skal således fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. Til direktivet vedlægges nu også bilag II.A, som indeholder en detaljeret oversigt

over, hvilke oplysninger bygherren skal fremlægge. Det fremgår også, at bygherren, hvis det er relevant, skal tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end VVM-direktivet, ligesom bygherren også kan – men ikke har pligt til – at fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne være væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

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

Der er tale om de oplysninger, som er tilstrækkelige til, at Trafik- og Byggestyrelsen kan træffe afgørelse efter vejlovens foreslåede § 17 d.

Dermed fastsættes såvel de formelle som de indholdsmæssige krav til Vejdirektoratets ansøgning. Formelt er det navnlig kravet om skriftlig ansøgning, jf. den foreslåede § 17 b, hvilket er en videreførelse af de gældende regler om indgivelse af ansøgninger vedrørende screeningspligtige projekter, herunder § 2, *stk. 1*, 1. pkt., i VVM-bekendtgørelsen, mens de indholdsmæssige krav fremgår af forslaget til vejlovens § 17 c, *stk. 1*.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Vejdirektoratet ved ansøgning efter det foreslåede *stk. 1* kan 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.

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

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

Den foreslåede § 17 c finder både anvendelse på projekter, der vedtages efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages ved anlægslov, jf. nærmere de særlige bemærkninger til den foreslåede § 17 b.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### Til § 17 d

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

I dag er kravet om, at der træffes screeningsafgørelse for projekter, der er omfattet af direktivets bilag II, implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 3. I dansk ret er der ikke fastsat tærskelværdier eller kriterier for denne vurdering, hvorfor der skal foretages en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde under hensyn til de kriterier, som fremgår af bekendtgørelsens bilag 3 (som svarer til direktivets bilag III). Det er Naturstyrelsen, der er VVM-myndighed i de tilfælde, hvor staten er bygherre, og det vil sige, at Naturstyrelsen, efter gældende ret træffer screeningsafgørelse for de statslige vejprojekter, der skal meddeles administrativ tilladelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der opført på vejlovens foreslåede bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter de foreslåede § 17 a, stk. 2 eller 3. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i vejlovens foreslåede bilag 3.

Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt vejprojekt er omfattet af krav om tilladelse efter det foreslåede § 17 a, stk. 2, jf. § 17 j, eller af krav om tilladelse ved vedtagelse af anlægslov, jf. det foreslåede § 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 tage hensyn til kriterierne i vejlovens foreslåede bilag 3. Dertil kommer resultatet af høringen af berørte myndigheder, jf. det foreslåede *stk. 3*.

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

Det bemærkes, at en screeningsafgørelse ikke er en tilladelse, og bl.a. derfor kan der ikke stilles vilkår i afgørelsen. Såfremt det var muligt at stille vilkår i en screeningsafgørelse ville grænsen for, hvornår det konkrete projekt kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, blive forskudt. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der er behov for at stille vilkår i den konkrete screeningsafgørelse med henblik på at sikre, at det konkrete projekt ikke kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, vil der i stedet skulle træffes afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt.

Det ændrede direktivs artikel 4, stk. 3, tydeliggør kravene til screeningsproceduren ved, at kriterierne i direktivets bilag III for, om et projekt, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, uddybes og opdateres i forhold til miljøbegrebet generelt.

Ved vurderingen af, hvorvidt et projekt er VVM-pligtigt skal Trafik- og Byggestyrelsen således inddrage kriterierne i vejlovens foreslåede 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.

Det ændrede direktivs artikel 4, stk. 3, tydeliggør kravene til screeningsproceduren ved, at kriterierne i direktivets bilag III for, om et projekt, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, uddybes og opdateres i forhold til miljøbegrebet generelt. Det bemærkes, at screeningen som hidtil ikke kan erstatte konsekvensvurderinger efter Natura 2000-regelsættet, jf. bekendtgørelse nr. 1828 af 16. december 2015 om bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen i afgørelsen skal tage hensyn til resultaterne af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, når det er relevant for det konkrete projekt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes screeningsafgørelse efter det foreslåede *stk. 1*. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

En passende frist betyder, at styrelsen skal tage hensyn til projektets kompleksitet, når styrelsen fastsætter en frist. Jo mere komplekst et projekt er, desto længere skal fristen være. Fristen skal også fastsættes således, at Trafik- og Byggestyrelsen som udgangspunkt kan træffe afgørelse indenfor 90 dage, jf. kravene i det foreslåede § 17 e, stk. 1.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. det foreslåede *stk. 3*, for det enkelte projekt.

Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at Trafik- og Byggestyrelsen med henvisning til de kriterier, der fremgår af vejlovens foreslåede bilag 3, skal angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratet har fremlagt en beskrivelse om et projekts særkender efter det foreslåede § 17 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter de foreslåede § 17 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse, jf. det foreslåede *stk. 1*. Offentliggørelsen skal anføre hovedårsagerne til, at der kræves eller ikke kræves en miljøkonsekvensvurdering med henvisning til de på vejlovens foreslåede bilag 3 opførte kriterier, jf. det foreslåede *stk. 5*.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative

niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af vejlovens foreslåede § 17 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 7*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter det foreslåede *stk. 1*.

Som nævnt tidligere, er der ikke i dansk ret fastsat sådanne tærskelværdier i dag, og der er heller ikke for nærværende behov herfor. Det kan dog ikke udelukkes, at det for de statslige vejprojekter, som skal screenes forud for meddelelse af en administrativ VVM-tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, kunne være hensigtsmæssigt at fastsætte tærskelværdier. Sådanne tærskelværdier ville således være et redskab til at forenkle arbejdet med såvel Vejdirektoratets vurdering af, hvilke projekter der skal screenes, såvel som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om eventuel VVM-pligt. De fastsatte tærskelværdier ville i givet fald skulle opfylde kravene i direktivets bilag III, dvs. vejlovens foreslåede bilag 3.

Bestemmelsen finder også anvendelse for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Bestemmelsen forventes dog at have begrænset betydning for disse projekter, idet sådanne projekter ofte har en sådan karakter, at de er umiddelbart VVM-pligtige, hvorfor der ikke er behov for en screeningsafgørelse, jf. nærmere de særlige bemærkninger til det foreslåede § 17 b, og de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Der henvises i øvrigt til almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### *Til § 17 e*

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

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse efter det foreslåede § 17 d, stk. 1, hurtigst muligt og senest 90 dage fra den dag, hvor Vejdirektoratet har fremlagt alle de oplysninger, der



kræves efter det foreslåede § 17 c, stk. 1, jf. dog det foreslåede stk. 2.

Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor Vejdirektoratet har fremlagt alle de oplysninger, som kræves efter vejlovens foreslåede § 17 c. Det er Trafik- og Byggestyrelsen, der afgør, hvornår Vejdirektoratet i overensstemmelse med bestemmelserne i vejlovens kapitel 2 a har fremlagt de nødvendige oplysninger for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan træffe afgørelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at i særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen forlænge fristen for at træffe afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen underretter skriftligt Vejdirektoratet om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse.

Særlige tilfælde kan f.eks. være, at projektet anlægges nær Natura 2000-områder eller har grænseoverskridende påvirkning af miljøet i en anden stat.

I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, underretter Trafik- og Byggestyrelsen selskabet herom.

§ 17 e finder også anvendelse på projekter, der vedtages ved anlægslov. Bestemmelsen forventes dog at have begrænset betydning for disse projekter, idet sådanne projekter ofte har en sådan karakter, at de er umiddelbart VVM-pligtige, hvorfor der ikke er behov for en screeningsafgørelse, jf. nærmere de særlige bemærkninger til det foreslåede § 17 b, og de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### Til § 17 f

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Vejdirektoratet forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. den foreslåede § 17 g, kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten skal være, dvs. en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). 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 skal foretages efter det foreslåede stk. 2.

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

Afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping), skal opfattes som hjælp til Vejdirektoratet med henblik på at fokusere rapportens indhold på de emner, som vedrører projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås således i overensstemmelse med direktivets krav herom, at scopingfasen kun indledes, når Vejdirektoratet som statens bygherre i det statslige vejprojekt anmoder om det. I andre tilfælde er der ikke pligt til at gennemføre den beskrevne proces.

Trafik- og Byggestyrelsens udtalelse om afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det fremgår af det *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter det foreslåede stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage for berørte myndigheder til at afgive bemærkninger til udtalelsen. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Det er hensigten, at de berørte myndigheder skal have lejlighed til at udtale sig om projektet, herunder om, hvor omfattende og detaljerede de berørte myndigheder finder, at de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. det foreslåede stk. 2, for det enkelte projekt.

Det er forventningen, at dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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

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

Berørte myndigheder vil i forbindelse med høringen få oplysninger om, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes og om fristerne for fremsættelse af bemærkninger. Det vil også fremgå af høringen, hvilken type afgørelse der forventes truffet, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes. Endelig vil det fremgå, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed for de berørte myndigheder.

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

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

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3.

#### Til § 17 g

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

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

Det fremgår, af det foreslåede *stk. 1*, at Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 17 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes efter en eventuel procedure efter de foreslåede §§ 17 b-17 f er afsluttet.

Som noget nyt fremgår det, at det er Vejdirektoratet, der udarbejder en miljøkonsekvensrapport, hvilket er en ændring fra den gældende implementering af VVM-direktivet, hvor det har været den kompetente VVM-myndighed, der har haft det formelle ansvar for rapporten. I praksis har det dog ved udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter været Vejdirektoratet, som har bidraget med oplysninger og udarbejdelse af selve redegørelsen. Denne praktiske arbejdsdeling formaliseres nu i overensstemmelse med direktivet, således at det nu udtrykkeligt påhviler Vejdirektoratet at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 1-6*, hvad miljøkonsekvensrapporten mindst skal omfatte. Miljøkonsekvensrapportens indhold fastsættes således i denne bestemmelse i overensstemmelse med de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1. Der er tale om minimumskrav til indholdet af en miljøkonsekvensrapport, hvilket understreges af bestemmelsens nr. 6, hvorefter oplysningerne i

vejlovens foreslåede bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 1*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 2*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 3*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde 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.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 4*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 5*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i de foreslåede nr. 1 -4 ovenfor.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 6*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde alle yderligere oplysninger, som er beskrevet i vejlovens foreslåede bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at miljøkonsekvensrapporten i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter det foreslåede § 17 f, stk. 1, skal være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at der ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten skal tages hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget

i henhold til anden EU-lovgivning eller dansk lovgivning. Bestemmelsen skal sikre, at der undgås dobbeltarbejde.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at de oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. det foreslåede *stk. 2*, og vejlovens foreslåede bilag 4, på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på en række faktorer, jf. nærmere de foreslåede nr. 1-5. Indholdet af bestemmelsen afspejler miljøbegrebet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 1*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på befolkningen og menneskers sundhed.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 2*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 3*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på jordarealer, jordbund, vand, luft og klima.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 4*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på materielle goder, kulturarv og landskabet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 5*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på samspillet mellem faktorerne i de foreslåede nr. 1-4 ovenfor.

De foreslåede *stk. 4* og *stk. 5* gengiver dermed kravene til miljøkonsekvensrapporten og afspejler den generelle opdatering af miljøbegrebet, som var en del af formålet med ændringen af VVM-direktivet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, at virkningerne, der er nævnt i det foreslåede *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. Bestemmelsen har således til formål at sikre projekters modstandsdygtighed og robusthed overfor udefrakommende ulykker og naturkatastrofer.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 7*, at Vejdirektoratet skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter. Bestemmelsen udgør sammen med de foreslåede *stk. 2-6* den formelle ramme for, at miljøkonsekvensrapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet i overensstemmelse med de krav, der følger efter ændringen af VVM-direktivet. Med det foreslåede *stk. 7*, fastsættes det således i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktivs artikel 5, *stk. 3, litra a)* samt betragtning nr. 33 i direktivets præambel, at Vejdirektoratet skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og

kompetente eksperter. Udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport vil allerede i dag typisk kræve inddragelse af flere rådgivere (eksperter) med specialistviden og generel viden. Der er ikke krav om uafhængighed, hvilket muliggør anvendelsen af in-house rådgivning.

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

Det bemærkes i den forbindelse, at der stilles tilsvarende krav til myndighedernes ekspertise i forbindelse med behandling af sager om konkrete projekter i forslaget til vejlovens § 17 h, *stk. 1, 3. pkt.*

Det fremgår af det foreslåede *stk. 8*, at myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.

Dette krav følger allerede af forvaltningsrettens almindelige regler, og der tilsigtes ingen ændring heri med denne bestemmelse. Bestemmelsen skal således alene sikre, at direktivets krav i artikel 5, *stk. 4*, er implementeret i dansk ret. Omfanget af de oplysninger, som Vejdirektoratet kan kræve, afhænger af, hvilken ansøgning Vejdirektoratet har indgivet, jf. det foreslåede § 17 c, idet det forudsættes, at screeningsafgørelsen efter den foreslåede § 17 d, baseres på Vejdirektoratets egne oplysninger.

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

Bestemmelsen finder både anvendelse for projekter, der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

#### *Til § 17 h*

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivet artikel 5, *stk. 3, litra b) og c)*, samt artikel 6, *stk. 1, 2, 3, 4, 6, og 7*.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af de foreslåede § 17 a, *stk. 1 og 2*, opfylder kravene i den foreslåede § 17 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Vejdirektoratet til opfyldelse af de krav, der følger af det foreslåede § 17 g, *stk. 2*, og vejlovens foreslåede bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Gennemgangen skal ske, når Vejdirektoratet har sendt rapporten til Trafik- og Byggestyrelsen og inden denne sendes i høring, jf. det foreslåede stk. 2. Selvom Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter den foreslåede § 17 f, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen indhente supplerende oplysninger fra Vejdirektoratet eller foranstalte egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på at kunne opfylde relevante krav i vejlovens foreslåede bilag 4 og med henblik på at træffe afgørelse efter lovforslagets § 17 j, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen skal som led i sagsbehandlingen sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen efter gennemgangen 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 fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog det foreslåede *stk. 4*. Fristen skal fremgå af høringen.

I medfør af det foreslåede *stk. 3*, sender Vejdirektoratet i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, 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 det foreslåede *stk. 4*. Fristen skal fremgå af høringen.

Bestemmelsen betyder, at uanset, at Vejdirektoratet er undtaget fra lovens bestemmelser om offentlig høring, skal Vejdirektoratet høre berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten.

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

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

Det er desuden hensigten, jf. de særlige bemærkninger til det foreslåede § 17 a, *stk. 3*, at Vejdirektoratet i forbindelse med gennemførelsen af høring af berørte myndigheder også vil høre offentligheden i overensstemmelse med gældende praksis, og at offentligheden, ligesom berørte myndigheder, får minimum 8 uger til at fremsætte bemærkninger.

Det betyder, at der fortsat gennemføres to høringer i forbindelse med anlægslovsprojekter, nemlig én for så vidt angår selve miljøkonsekvensrapporten og én for så vidt angår forslaget til anlægsloven.

I de tilfælde, hvor Vejdirektoratets bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets departement denne høring på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af forslaget til vejlovens § 17 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Der tilsigtes ingen indholdsmæssige forskelle mellem den høring, der skal foretages i administrative sager i henhold til det foreslåede *stk. 2*, og den høring, der gennemføres, når projektet vedtages ved anlægslov. Det skal dog bemærkes, at Vejdirektoratet til forskel fra høringsproceduren i den administrative procedure ikke sender en ansøgning i høring. Dette skyldes, at der for anlægslovsprojekter ikke udarbejdes en ansøgning, jf. nærmere bemærkningerne til den foreslåede § 17 b.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at i de tilfælde, hvor høringer efter de foreslåede *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 miljøkonsekvensvurderinger 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. Sådanne supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal også sendes i høring hos berørte myndigheder og offentligheden.

Den kortere frist ved supplerende miljøkonsekvensvurderinger skyldes, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendt med det pågældende projekt. Det vurderes derfor ubetænkeligt, at gennemføre disse høringer med en minimumsfrist på 30 dage.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. de foreslåede *stk. 2* og *3*, for det enkelte projekt.

Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

Som nævnt i vejlovens foreslåede § 3, *stk. 2*, nr. 3, defineres en berørt myndighed som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kom-

petence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6, nr. 1-5*, hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed med henblik på gennemførelsen af høringen efter de foreslåede *stk. 2 og 3*.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6, nr. 1*, at oplysningerne skal omfatte en angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål. Det vil i praksis betyde, at det i udgangspunktet skal fremgå af høringen, at bemærkninger og spørgsmål i forbindelse med høringen, kan rettes til Trafik- og Byggestyrelsen for projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse, og til Vejdirektoratet, hvor der skal gives tilladelse ved anlægslov.

Det fremgår af det foreslåede *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. Det vil i praksis betyde, at det skal fremgå, at der efter høringen skal træffes en VVM-afgørelse i henhold til vejlovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6, nr. 3*, at oplysningerne skal omfatte, hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6, nr. 4*, at oplysningerne skal omfatte, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed. Det vil i praksis betyde, at det vil fremgå, at oplysningerne offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, Vejdirektoratets hjemmeside samt Høringsportalen.dk eller i øvrigt i overensstemmelse de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. forslaget til § 17 q.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6, nr. 5*, at oplysningerne skal omfatte, hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### Til § 17 i

Den foreslåede bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 7, hvor processen for initiering af høring af stater over et projekt beskrives. Bestemmelsen omhandler proceduren for høring af stater, når et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 17 a, *stk. 1 og 2*, kan forventes at have grænseoverskridende væsentlige påvirkninger af miljøet, eller projektets udstrækning i sig selv er grænseoverskridende. Høring af stater over væsentlige grænseoverskridende indvirkninger på miljøet bør ske så tidligt som muligt i processen, således at denne høring indgår i beslutningsgrundlaget.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at kan et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 17 a, forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik- og

Byggestyrelsen snarest muligt underrette miljø- og fødevarerministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. det foreslåede *stk. 3*. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevarerministeren har meddelt samtykke hertil.

Høringen af stater sker igennem miljø- og fødevarerministeren, idet det er miljø- og fødevarerministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer. Dette er i dag beskrevet i summarisk form i VVM-bekendtgørelsens § 9.

Af det foreslåede *stk. 1* fremgår endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen i de ovenfor nævnte situationer snarest muligt skal underrette miljø- og fødevarerministeren med henblik på gennemførelse af høring efter reglerne i det foreslåede *stk. 3*.

For så vidt angår de projekter, som skal gives tilladelse ved anlægslov, vil det være Vejdirektoratet eller det typisk statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven i det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen varetager efter denne bestemmelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at får miljø- og fødevarerministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 17 a, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljø- og fødevarerministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. det foreslåede *stk. 3*. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke heller ikke i denne situation meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevarerministeren har meddelt samtykke hertil.

Det betyder i praksis, at miljø- og fødevarerministeren snarest sender sådanne henvendelser fra andre stater videre til Trafik- og Byggestyrelsen og går i dialog med styrelsen om den videre håndtering heraf. Trafik- og Byggestyrelsen 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.

Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen inddrager miljø- og fødevarerministeren i den vurdering, som styrelsen foranlediget af miljø- og fødevarerministerens fremsendelse af en anden stats henvendelse foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljø- og fødevarerministeren mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ VVM-tilladelse.

For så vidt angår de projekter, som skal gives tilladelse ved anlægslov, vil det være Vejdirektoratet eller det typisk statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven i det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen varetager efter denne bestemmelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at med henblik på gennemførelse af international høring, jf. de foreslåede *stk. 1 og 2*, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i de foreslåede § 17 h, *stk. 2, 3 og 5*, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at denne anden stats høringsbidrag inddrages i beslutningsgrundlaget, samt at oplysninger om afgørelsen fremsendes til miljø- og fødevareministeren, der herefter fremsender til denne anden stat.

Det foreslåede *stk. 3* implementerer VVM-direktivets artikel 7, *stk. 1, 4 og 5*, hvor stater sikres en rimelig frist til at afgøre, om man ønsker at deltage i beslutningsproceduren og i givet fald sikres adgang til de relevante oplysninger. Bestemmelsen gengiver VVM-direktivets bestemmelser om pligten for den berørte stat til at svare, såfremt man ønsker at tage del i en grænseoverskridende høring fra oprindelsesstaten. Konsekvensen af ikke at svare er, at oprindelsesstaten ikke er forpligtet til at inddrage den berørte stat i processen, og herunder ikke er forpligtet til at tage hensyn til den berørte stats kommentarer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.6. og 2.3.1. for så vidt angår internationale høringer i de projekter, der skal vedtages af Folketinget ved anlægslov.

#### Til § 17 j

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

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om et ansøgt projekt, der er omfattet af de foreslåede § 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.

Det bemærkes, at afgørelsen – i de forventede få tilfælde, hvor et projekt har grænseoverskridende miljøpåvirkninger i anden stat – også skal træffes på baggrund af miljø- og fødevareministerens eventuelle samtykke efter de foreslåede § 17 i, *stk. 1* eller 2.

Der skal således tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. de foreslåede § 17 h, *stk. 1 og 2*, og eventuelt § 17 i, samt de oplysninger der er indsamlet i henhold til § 17 g.

Sidste punktum i bestemmelsen, hvorefter der stilles krav om tidssvarende oplysninger, har særlig betydning, såfremt den tidsmæssige udstrækning fra Vejdirektoratets fremlæggelse af miljøkonsekvensrapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger. Dette vil f.eks. være tilfældet, hvis der undervejs har været projektændringer, eller hvis der grundet projektets karakter og kompleksitet har været en særlig lang proces. Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage sin egen selvstændige vurdering af miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af projektet, jf. EU-Domstolens praksis C-50/09 og 508/03 og artikel 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan i den forbindelse stille vilkår om, at en tilladelse skal udnyttes inden for en nærmere bestemt tidsmæssig udstrækning.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter det foreslåede *stk. 1* inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Vejdirektorat samt begrundelsen herfor.

Udsættelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse kan f.eks. ske, hvor høringen har vist behov for yderligere undersøgelser, belysning af andre alternativer eller lignende. Trafik- og Byggestyrelsen vil dog kunne træffe afgørelse om ikke at tillade projektet, hvis Trafik- og Byggestyrelsen trods gentagne opfordringer ikke får de ønskede oplysninger mv. fra Vejdirektoratet, jf. det foreslåede § 17 h, *stk. 1*.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse for de projekter, der vedtages ved anlægslov, jf. det foreslåede § 17 a, *stk. 3*.

#### Til § 17 k

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

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 1*, at træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. den foreslåede § 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.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af formålet med det foreslåede kapitel 2 a i vejloven. Bestemmelsen er ikke udtrykkeligt fastsat i VVM-direktivet, men adgangen til at fastsætte vilkår følger implicit af direktivets forudsætning om, at det er konkrete projekter, der vurderes og eventuelt tillades.

Trafik- og Byggestyrelsen skal således, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

Ifølge det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, kan myndigheden fastsætte vilkår i tilladelsen om, at foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren. Bygherren skal således dokumentere, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også en eventuel nedrivningsfase.

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

Derudover skal Trafik- og Byggestyrelsen 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 overlappes eller stille yderligere krav om overvågning end, hvad der kræves i henhold til anden EU-lovgivning end VVM-direktivet og i henhold til anden lovgivning.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 3*, at træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor. Dette fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 2, og vurderes ikke at gå videre end det almindelige forvaltningsretlige krav om begrundelse af afgørelser.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 4*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågnings gennemførelse, om indholdet af overvågningen og om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Vejdirektoratet, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

#### *Til § 17 l*

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 17 l, *nr. 1-3*, at Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. den foreslåede § 17 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, jf. nr. 1, projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelse, jf. nr. 2, eller projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund

for Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen, jf. nr. 3.

Baggrunden for bestemmelsen er det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, hvorefter myndigheden kan kræve foranstaltninger gennemført for projekter, der har væsentlig skadelig indvirkning på miljøet med henblik på at imødegå sådanne indvirkninger på miljøet, samt at det overvåges, at de pågældende foranstaltninger har den ønskede virkning.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse på de projekter, der vedtages ved anlægslov. Vejdirektoratet skal dog underrette transport- og bygningsministeren, hvis der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger, som nævnt i de foreslåede nr. 1-3 om projektets skadelige indvirkninger på miljøet. Såfremt transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændringer, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg. Transport- og bygningsministeren kan herunder vælge at underrette Transport- og Bygningsudvalget om oplysninger af denne karakter, uden det nødvendigvis fører til en ændringslov.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.5.

#### *Til § 17 m*

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9.

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

Det fremgår af den foreslåede *stk. 1*, at når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at oplysningerne, som er nævnt i bestemmelsens nr. 1-5, straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder.

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt efter de foreslåede § 17 i, stk. 1 og 2, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 3*, at i de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet stille de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Vejdirektoratets hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af den foreslåede § 17 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 4*, at i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet underrette alle stater, der er blevet hørt efter de foreslåede § 17 i, *stk. 1* og *2*, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*.

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

#### *Til § 17 n*

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9 a.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 17 n, at Trafik- og Byggestyrelsen ved udførelsen af opgaver i henhold til det foreslåede kapitel 2 a i vejloven er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Trafik- og Byggestyrelsen udpeges i denne lov som kompetent VVM-myndighed og er således ansvarlig for, at der gennemføres en VVM-procedure for Vejdirektoratets anlægsprojekter. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse bl.a. træffe screeningsafgørelser og meddele VVM-tilladelse til projektet. Trafik- og Byggestyrelsen varetager således alene rollen som VVM-myndighed, mens Vejdirektoratet varetager rollen som anlægsmyndighed.

Bestemmelsen betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt transport- og bygningsministerens instruktionsbeføjelse, når Trafik- og Byggestyrelsen varetager opgaver i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure af statslige vejprojekter, og skal meddele administrativ tilladelse her til (VVM-myndighed).

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

Det kan endvidere bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen allerede i dag er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i relation til Trafik- og Byggestyrelsens rolle som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. Trafik- og Byggestyrelsen er således allerede i dag tildelt en

rolle efter, hvilken styrelsen skal fungere uafhængig af departementet og dets øvrige styrelser.

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne, som træffes i henhold til de foreslåede bestemmelser i vejlovens kapitel 2 a. Men henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen som en underordnet myndighed til Transport- og Bygningsministeriet, udpeges til VVM-myndighed og giver VVM-tilladelse til Vejdirektoratet, som også er underordnet departementet, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.7.

#### *Til § 17 o*

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 17 o, at for projekter, der er omfattet af de foreslåede § 17 a, *stk. 1* og *2*, fører Trafik- og Byggestyrelsen tilsyn med overholdelse af de foreslåede bestemmelser i kapitel 2 a, samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

Der er tale om tilsyn i forhold til de projekter, hvor der skal meddeles administrativ VVM-tilladelse.

Trafik- og Byggestyrelsen skal påse, at loven overholdes. Trafik- og Byggestyrelsen har pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, regler udstedt i medfør heraf eller eventuelle vilkår ikke overholdes.

Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at styrelsen ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere fra sagsområde til sagsområde.

#### *Til § 17 p*

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 6, *stk. 5*. Det fremgår heraf, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 17 p, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

Dette omfatter f.eks. høringer efter de foreslåede § 17 d, *stk. 3*, § 17 h, *stk. 2* og *3*, og § 17 n, *stk. 1* og *2*.



Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Vejdirektoratets hjemmeside og Høringsportalen.dk. Offentliggørelse på styrelsens hjemmeside og høringsportalen imødekommer efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. Det foreslås derfor med bestemmelsen, at transport- og bygningsministeren administrativt kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet skal ske via en central elektronisk portal, dvs. i første omgang i overensstemmelse med gældende praksis. Hjemmelen giver dog også mulighed for, at ministeren kan tilpasse kravene på dette retsområde efter behov.

#### Til § 17 q

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

Efter ændringen af VVM-direktivet skal medlemsstaterne, hvor relevant, organisere en »one stop shop«, når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Ved etablering af one stop shop sikrer man, at bygherren kun skal henvende sig til én myndighed for at få de nødvendige tilladelser til et projekt.

Det fremgår på den baggrund af den foreslåede bestemmelse til § 17 q, at transport- og bygningsministeren fastsætter regler om fælles og samordede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i det foreslåede kapitel 2 a i vejloven og krav om vurdering efter regler, der implementerer fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det vil i praksis betyde, at der fastsættes regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med en afgørelse efter den foreslåede § 17 j også skal vurdere, om der er forhold i de regler, der implementerer fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, som hindrer, at projektet kan opnå tilladelse. Den vurdering skal foretages i henhold til de regler, der fastsættes administrativt, dvs. ved bekendtgørelse, i medfør af vejlovens § 130, stk. 1, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 7.

#### Til nr. 7

I medfør af det foreslåede § 1, nr. 7, hvor bemyndigelses hjemlen i vejlovens § 130, stk. 1, ændres, fastsætter transport- og bygningsministeren regler, der sikrer, at der i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens stillingtagen til projekterne nævnt i det foreslåede kapitel 2 a i vejloven, foretages en vurdering af projektets eventuelle påvirkning af

internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede plantearters levesteder. Reglerne herom er i dag udstedt i medfør af bl.a. planloven i bekendtgørelse nr. 1828 af 16. december 2015 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Forslaget skal sikre, at de regler der gælder i dag for Naturstyrelsens behandling af en ansøgning fra Vejdirektoratet, videreføres når det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen, som skal behandle ansøgningen.

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

Det skal bemærkes, at der i henhold til fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet kun kan gives tilladelse til et projekt, såfremt skade på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-området kan afvises. Dette kan dog konkret fraviges, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, såfremt et projekt på trods af, at lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. I givet fald skal medlemsstaten træffe alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Såfremt der gøres brug af denne fravigelsesbestemmelse skal Europa-Kommissionen underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

De regler, der skal gennemføre fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter denne lov, vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

#### Til nr. 8

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 11.

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

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

Det foreslås at indsætte tre nye stykker om søgsmålsadgang i vejlovens § 132.

I medfør af det foreslåede *stk. 6* kan afgørelser truffet efter det foreslåede kapitel 2 a i vejloven ikke påklages til anden administrativ myndighed. Det betyder, at søgsmål alene kan indbringes for de almindelige domstole. Dermed vil der ikke længere være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en VVM-procedure for de pro-

jekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Der vil imidlertid være adgang til efterprøvelse af afgørelserne ved domstolene, ligesom det i dag er tilfældet for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Domstolene skal i den forbindelse sikre, jf. det foreslåede stk. 7, at omkostningerne i forbindelse med en sådan efterprøvelse, ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

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

Efter det foreslåede *stk. 7* skal retten ved søgsmål om forhold omfattet af det foreslåede kapitel 2 a i vejloven, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 17 a, stk. 3, påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces. Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, *Edwards og Pallikaropoulos*, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, *Kommissionen mod Storbritannien*.

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

I medfør af det foreslåede *stk. 8* skal søgsmål til prøvelse af afgørelser efter de foreslåede § 17 d og § 17 j være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke

fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen offentliggøres. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser, der træffes i medfør af den administrative procedure for projekter omfattet af de foreslåede § 17 a, stk. 1 og 2, og således ikke for anlægslovsprojekter.

Til nr. 9

Der er tale om en lovteknisk ændring, som følge af det foreslåede § 1, nr. 11, hvor nr. 6-9 indsættes i vejlovens § 135, stk. 1.

Til nr. 10

Der er tale om en lovteknisk ændring som følge af det foreslåede § 1, nr. 11, hvor nr. 6-9 indsættes i vejlovens § 135, stk. 1.

Til nr. 11

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

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

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

Det foreslås desuden i § 135, *stk. 1, nr. 8 og 9*, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved tilsidesættelse af vilkår for en tilladelse eller undladelse af at efterkomme et påbud eller forbud efter det foreslåede kapitel 2 a i vejloven. Det betyder, at Vejdirektoratet kan idømmes bødestraf, hvis Vejdirektoratet tilsidesætter et vilkår for en tilladelse eller undlader at efterkomme et påbud eller forbud.

Det bemærkes i den sammenhæng, at det følger af straffelovens § 27, stk. 2, at statslige myndigheder kan straffes i anledning af overtrædelser, der begås ved udøvelse af virksomhed, der svarer til eller kan sidestilles med virksomhed udøvet af private. Vejdirektoratets rolle som bygherre i henhold til kapitel 2 a kan sidestilles med virksomhed, som udøves af private. Det betyder, at Vejdirektoratet kan strafpålægges efter de foreslåede bestemmelser til § 135, stk. 1, nr. 6-9.

Det foreslåede § 1, nr. 11, sikrer overholdelse af VVM-direktivets artikel 10 a og artikel 3, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Til nr. 12

I medfør af nr. 12 indsættes lovforslagets bilag 1-5 som bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4 i vejloven. Vejlovens bilagsnummerring følger således VVM-direktivets systematik.

### Til § 2

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede *nr. 1*, vil det fremgå af en fodnote til jernbaneloven, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.

Til nr. 2

I medfør af det foreslåede *nr. 2* vil det fremgå af jernbanelovens § 1, stk. 3, at formålet med lovens foreslåede kapitel 6 a er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 6 a.

Dette formål gennemføres ved, at VVM-direktivet implementeres i jernbaneloven. Dermed sikres det, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 1 og 2, såfremt de kan få væsentlig indvirkning på miljøet, ligesom det sikres, at disse projekter undergives et krav om tilladelse.

VVM-direktivet indeholder ikke en selvstændig formålsbestemmelse, men det er en udtrykkelig forudsætning i direktivet, 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, jf. artikel 2, stk. 1, 1. pkt.

Med den foreslåede bestemmelse fremgår det således også, at VVM-reglerne skal sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau, hvilket er i overensstemmelse med Lissabontraktatens artikel 191, stk. 2. Det er i øvrigt ikke hensigten med bestemmelsen at udvide formålet med lovforslagets regler om miljøkonsekvensvurderinger af projekter udover, hvad der følger af direktivet.

Bestemmelsen fastlægger to centrale forhold, som miljøkonsekvensvurdering af projekters sandsynlige indvirkninger på miljøet skal opfylde, nemlig at offentligheden inddrages, og miljøkonsekvensvurderingen tager udgangspunkt i det brede miljøbegreb.

For vurderingen af projekter gælder, at der i direktivet ikke henvises til inddragelse af offentligheden i en formålsbestemmelse, men det indgår i definitionen af miljøkonsekvensvurderingen som VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra g), pkt. ii, samt i flere af direktivets artikler. Bestemmelserne blev sat ind i VVM-direktivet i 1985.

Det andet forhold, som miljøkonsekvensvurderingen skal opfylde, er, at den skal tage udgangspunkt i det brede miljøbegreb. Det miljøbegreb knytter sig til Lissabontraktatens artikel 191, hvoraf det fremgår, at målsætningerne for EU's miljøpolitik er »bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, og fremme på internationalt plan af foranstaltningerne til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer«. Det brede miljøbegreb, der anvendes ved miljøkonsekvensvurdering omfattet af dette lovforslag, er indkredset og eksemplificeret ved de begreber, der anvendes i VVM-direktivet.

Miljøbegrebet fremgår af begreberne af artikel 3 og bilag IV, jf. artikel 2, stk. 1, i direktivet, der beskriver indhold af miljøkonsekvensrapporten. EU-Domstolen har flere gange udtalt, at anvendelsesområdet for VVM-direktivet er vidt og dets formål meget bredt, jf. således C-72/95 Kraaijeveld mod Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, præmis 31 og 39, og C-2/07 Abraham m.fl., præmis 32. Også dansk retspraksis har i flere afgørelser lagt til grund, at VVM-direktivet har et vidt anvendelsesområde og et meget bredt formål, jf. således Højesterets afgørelse i H. D. 1. april 2014 i sag 267/2011 (2. afd.).

Et af formålene med ændringen af VVM-direktivet har været at forbedre principperne for miljøkonsekvensvurdering af projekter og tilpasse direktivet til den retlige og politiske baggrund, der har gennemgået en betydelig udvikling, jf. betragtning 2, hvorfor det er nødvendigt at øge sammenhængen og samspillet med andre EU-retsakter og -politikker og med medlemsstaternes strategier og politikker på områder, der er underlagt national kompetence, jf. betragtning 3. Dette indebærer en opdatering af miljøbegrebet, således at begreberne er strømlinet og ensrettet i forhold til implementering af det første VVM-direktiv i 1989. Som eksempler på sådanne opdateringer kan nævnes »mennesker«, der erstattes af »befolkningen og menneskers sundhed«, »jordbund« erstattes af »jordarealer, jordbund«, og »klima« nævnes direkte. Det fremgår af relevante betragtninger til direktivændringen, at ændringerne følger et opdateringsbehov såvel i forhold til eksisterende EU-lovgivning som EU-politikker og konventioner, som EU har tilsluttet sig, og som dermed er blevet en del af EU-retten.

Til nr. 3

I medfør af det foreslåede *nr. 3*, indføres en række definitioner af de begreber, som nævnes i det foreslåede kapitel 6 a.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, *stk. 2, nr. 1*, at der i kapitel 6 a forstås ved »offentlighed«, 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. Det vil bl.a. omfatte de fysiske personer eller juridiske personer, som har bopæl i tæt tilknytning til det planlagte projekt, eller som i øvrigt har ejendom i tilknytning til projektet. Det vil også omfatte lokale eller landsdækkende miljøorganisationer som f.eks. Danmarks Naturfredningsforening.

Bestemmelsen implementerer direktivets artikel 1, *stk. 2*, litra d og e.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, *stk. 2, nr. 2*, at der i kapitel 6 a forstås ved »projekt«, etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, og andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

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

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, *stk. 2, nr. 3*, at der i kapitel 6 a forstås ved »berørt myndighed«, en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence, kan forventes at blive berørt af et statsligt jernbaneanlægs indvirkning på miljøet.

Den foreslåede definition tager udgangspunkt i definitionen af berørt myndighed, som er indeholdt i direktivets artikel 6, *stk. 1*. »Berørt« kan vedrøre myndighedens rolle som den myndighed, der skal give samtykke, tilladelse eller dispensation til projektet eller dele af projektet, eller som har et særligt ansvar på miljøområdet. Berørte myndigheder i denne lovs forstand kan f.eks. være Miljøstyrelsen eller Naturstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvor det konkrete projekt skal gennemføres.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, *stk. 2, nr. 4*, at der i kapitel 6 a forstås ved »administrativ tilladelse«, Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter den foreslåede § 38 j til jernbaneloven, jf. dette lovforslags § 2, nr. 4, der gi-

ver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 38 a, *stk. 1* eller 2, til jernbaneloven.

VVM-direktivets artikel 1, *stk. 2*, litra c), definerer tilladelse således, at det er den afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.

Det fremgår af forslaget til jernbanelovens § 3, *stk. 2, nr. 5*, at i kapitel 6 a, forstås ved »tilladelse ved anlægslov« Folкетинgets vedtagelse af en anlægslov, der giver Banedanmark ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af jernbanelovens foreslåede § 38 a, *stk. 3*, jf. dette lovforslags § 2, nr. 4.

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

- a) Bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. direktivets artikel 5, *stk. 1* og 2. Dette krav er gennemført i forslaget til jernbanelovens § 38 g.
- b) Gennemførelse af høringer, jf. artikel 6, og hvis det er relevant, jf. artikel 7 (projekter med grænseoverskridende miljøpåvirkninger). Dette krav er gennemført i forslaget til jernbanelovens § 38 h, *stk. 2*, og § 38 i.
- c) Den kompetente myndigheds undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med artikel 5, *stk. 3*, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til artikel 6 og 7. Dette krav er gennemført i forslaget til jernbanelovens § 38 h, *stk. 1*.
- d) Den kompetente myndigheds begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i pkt. c) omhandlede undersøgelse og, i givet fald, dens egen supplerende undersøgelse. Dette krav er gennemført i forslaget til jernbanelovens § 38 j og § 38 k.
- e) Indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8 a omhandlede afgørelser. Dette krav er gennemført i forslaget til jernbanelovens § 38 j og § 38 k, *stk. 1*.

Til nr. 4

I medfør af det foreslåede *nr. 4* indsættes der et nyt kapitel 6 a i jernbaneloven. Kapitlet omhandler gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger af statslige jernbaneanlæg, der er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 1 og 2, førend projekterne kan tillades og dermed igangsættes.

Til § 38 a

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 2, *stk. 1*, og artikel 4, *stk. 1*, samt direktivets bilag I og II.

Direktivets krav om tilladelse og vurdering af et projekts indvirkning på miljøet er i dag implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 2, for så vidt angår de projekter, som skal

have en administrativ VVM-tilladelse. For statslige jernbaneprojekter er det således Naturstyrelsen, som varetager VVM-proceduren og meddeler VVM-tilladelse. Herudover er der efter gældende fast praksis mulighed for, at et konkret statsligt jernbaneprojekt gives tilladelse ved Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. nærmere de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3., som træder i stedet for en administrativ VVM-tilladelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af jernbanelovens foreslåede bilag 1, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. Det betyder, at statslige jernbaneprojekter og dertil knyttede projekter, der er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 1, forudsætter, at der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, hvilket skal danne grundlag for en administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede § 38 j, før Banedanmark kan gennemføre projektet.

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

For en nærmere beskrivelse af dertil knyttede projekter henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.2.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2* at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af jernbanelovens foreslåede bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt, og der derfor skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Det betyder, at der for bilag 2-projekter skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, inden der efter det foreslåede § 38 j gives administrativ tilladelse til det ansøgte projekt.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3* at ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af jernbanelovens foreslåede bilag 1 og 2, kræves der ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. De foreslåede bestemmelser til jernbanelovens kapitel 6 a om

offentlig høring, jf. § 38 h, stk. 2, finder ikke anvendelse på projekter, der opnår tilladelse ved lov.

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

Det ændrede VVM-direktiv ophæver bestemmelsen om, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved særlig national lov, bortset fra at medlemsstaterne kan undtage direktivets regler om offentlig høring på den forudsætning, at disse sagsskridt varetages ved lovgivningsproceduren. Disse projekter vil således fremover, bortset fra høringsreglerne, jf. § 38 h, stk. 2, være omfattet af VVM-direktivets bestemmelser.

Det foreslåede *stk. 3* medfører på den baggrund, at der ikke skal meddeles administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. det foreslåede *stk. 1* eller *2*, i de tilfælde, hvor Folketinget godkender en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med vedtagelse af en anlægslov. I stedet vil Folketingets vedtagelse af anlægsloven udgøre VVM-tilladelsen i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1. Bestemmelsen er således et led i at sikre, at der implementeres en VVM-procedure for de projekter, der vedtages af Folketinget ved anlægslov, og er i øvrigt udtryk for en videreførelse af gældende praksis for anlægslove. Det skal hertil bemærkes, at selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af lovens bestemmelse om offentlig høring, er det hensigten, at Banedanmark – ligesom i dag – vil gennemføre høringer over projekter, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Det medfører også, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført ikke én, som i den administrative procedure, men to høringer over projektet, nemlig høringen over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

#### *Til § 38 b*

Med henblik på at sikre, at direktivets krav om tilladelse, jf. artikel 2, stk. 1, for de nævnte projekter overholdes, er der i dag i VVM-bekendtgørelsens § 2, fastsat regler om, at bygherren skal indgive skriftlig ansøgning for et projekt, der er omfattet af bekendtgørelsens bilag. For statslige projekter skal ansøgningen indgives til den relevante kommunalbestyrelse, som videresender ansøgningen til Naturstyrelsens behandling, jf. bekendtgørelsens § 11, nr. 1. I forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, skal

der i sagens natur ikke indgives ansøgning til andre myndigheder. Miljøkonsekvensvurderinger af disse projekter igangsættes typisk på baggrund af en politisk aftale om at projektere et givent projekt med henblik på udarbejdelse af en senere anlægslov.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at ansøgning efter de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

Det betyder, at Banedanmark skal indgive en ansøgning om et projekt, der er omfattet af forslaget til jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, dvs. projekter, der er oplistet på jernbanelovens foreslåede bilag 1 og 2, og indgive den til Trafik- og Byggestyrelsen. Ansøgningen skal være skriftlig. Banedanmark skal ligesom i dag ikke indgive ansøgning for projekter, der er omfattet af forslaget til jernbanelovens § 38 a, stk. 3, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, idet disse projekter ligesom i dag, typisk igangsættes på baggrund af en politisk aftale, jf. dog det foreslåede *stk. 2* om screening nedenfor.

Formkravet om skriftlighed er en videreførelse af § 2, stk. 1, i VVM-bekendtgørelsen. Det bemærkes, at der i lovforslagets § 38 c stilles krav til indholdet af Banedanmarks ansøgning, såfremt der skal træffes screeningsafgørelse efter den foreslåede § 38 d, dvs. for de projekter, der er oplistet på jernbanelovens foreslåede bilag 2. Der stilles derimod ikke i lovforslaget indholdsmæssige krav til Banedanmarks ansøgning om et projekt, som umiddelbart er VVM-pligtigt, jf. det foreslåede § 38 a, stk. 1, dvs. for de projekter, der er oplistet på jernbanelovens foreslåede bilag 1. For disse projekter stiller VVM-direktivet alene krav om, at bygherren skal indgive en ansøgning. Derimod stilles der for VVM-pligtige projekter, der er oplistet på jernbanelovens foreslåede bilag 1 alene indholdsmæssige krav til den miljøkonsekvensrapport, som bygherren skal udarbejde, før myndigheden kan træffe afgørelse om VVM-tilladelse til projektet, dvs. Trafik- og Byggestyrelsen afgørelser efter den foreslåede § 38 j. Baggrunden herfor er, at det ansøgte projekt undergår en miljøkonsekvensvurdering, hvortil der knytter sig en række processkridt, herunder udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten, der beskriver og analyserer projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. det foreslåede § 38 g.

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

Det betyder, at Banedanmark, uanset det foreslåede *stk. 1*, skal indgive ansøgning for projekter, der er omfattet af § 38 a, stk. 3, hvis projektet er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 2 med henblik på, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer screeningsafgørelse efter den foreslåede § 38 d. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen finder, at det anmeldte projekt er omfattet af krav om tilladelse, udarbejder Banedanmark en miljøkonsekvensvurdering, som præsenteres for Folketinget i en anlægslov i overensstemmelse med den procedure, som følges i dag på dette område.

Det skal bemærkes, at i praksis vil projekter, der vedtages ved anlægslov, ofte have en sådan karakter, at projektet er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 1. Det kan dog ikke udelukkes, at der også vil blive vedtaget anlægslove for projekter, der er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 2, hvor der ikke umiddelbart er VVM-pligt – og dermed pligt til at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

Banedanmarks opgaver efter denne bestemmelse kan delegeres til et statsligt selskab, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2.

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

#### *Til § 38 c*

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

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

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

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

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

Der er tale om de oplysninger, som er tilstrækkelige til, at Trafik- og Byggestyrelsen kan træffe afgørelse efter jernbanelovens foreslåede § 38 d.

Dermed fastsættes såvel de formelle som de indholdsmæssige krav til Banedanmarks ansøgning. Formelt er det navnlig kravet om skriftlig ansøgning, jf. den foreslåede § 38 b, hvilket er en videreførelse af de gældende regler om indgivelse af ansøgninger vedrørende screeningspligtige projek-

ter, herunder § 2, stk. 1, 1. pkt., i VVM-bekendtgørelsen, mens de indholdsmæssige krav fremgår af forslaget til § 38 c, stk. 1.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Banedanmark ved ansøgning efter det foreslåede *stk. 1* kan 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.

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

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

§ 38 c finder både anvendelse på projekter, der vedtages efter den administrative procedure og projekter, der skal vedtages ved anlægslov, jf. nærmere de særlige bemærkninger til det foreslåede § 38 b.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### Til § 38 d

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

I dag er kravet om, at der træffes screeningsafgørelse for projekter, der er omfattet af direktivets bilag II, implementeret i VVM-bekendtgørelsens § 3. I dansk ret er der ikke fastsat tærskelværdier eller kriterier for denne vurdering, hvorfor der skal foretages en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde under hensyn til de kriterier, som fremgår af bekendtgørelsens bilag 3 (som svarer til direktivets bilag III). Det er Naturstyrelsen, der er VVM-myndighed i de tilfælde, hvor staten er bygherre, og det vil sige, at Naturstyrelsen, efter gældende ret træffer screeningsafgørelse for de statslige jernbaneprojekter, der skal meddeles administrativ tilladelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt et projekt, der opført på jernbanelovens foreslåede bilag 2, er omfattet af krav om tilladelse efter de foreslåede § 38 a, stk. 2 eller 3. Ved vurderingen skal Trafik- og Byggestyrelsen tage hensyn til kriterierne i jernbanelovens foreslåede bilag 3.

Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse om, hvorvidt et konkret statsligt jernbaneprojekt er omfattet af krav om tilladelse efter de foreslåede § 38 a, stk. 2, jf. § 38 j, eller af krav om tilladelse ved

vedtagelse af anlægslov, jf. det foreslåede § 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 tage hensyn til kriterierne i jernbanelovens foreslåede bilag 3. Dertil kommer resultatet af høringen af berørte myndigheder, jf. det foreslåede *stk. 3*.

Screeningsproceduren skal gennemføres effektivt og gennemskueligt for Banedanmark og offentligheden, jf. direktivets betragtning 29, 1 og 2. pkt.

Det bemærkes, at en screeningsafgørelse ikke er en tilladelse, og bl.a. derfor kan der ikke stilles vilkår i afgørelsen. Såfremt det var muligt at stille vilkår i en screeningsafgørelse ville grænsen for, hvornår det konkrete projekt kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, blive forskudt. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der er behov for at stille vilkår i den konkrete screeningsafgørelse med henblik på at sikre, at det konkrete projekt ikke kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, vil der i stedet skulle træffes afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt.

Det ændrede direktivs artikel 4, stk. 3, tydeliggør kravene til screeningsproceduren ved, at kriterierne i direktivets bilag III for, om et projekt, der er opført på direktivets bilag II, skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering, uddybes og opdateres i forhold til miljøbegrebet generelt.

Ved vurderingen af, hvorvidt et projekt er VVM-pligtigt, skal Trafik- og Byggestyrelsen således inddrage kriterierne i jernbanelovens foreslåede 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. Endelig omfatter de 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.

Det bemærkes, at screeningen som hidtil ikke kan erstatte konsekvensvurderinger efter Natura 2000-regelsættet, jf. bekendtgørelse nr. 1828 af 16. december 2015 om bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen i afgørelsen skal tage hensyn til resultaterne af foreløbig kontrol eller vurderinger af indvirkningen på miljøet, der er foretaget i medfør af EU-lovgivning, når det er relevant for det konkrete projekt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes screeningsafgørelse efter det foreslåede *stk. 1*. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

En passende frist betyder, at styrelsen skal tage hensyn til projektets kompleksitet, når styrelsen fastsætter en frist. Jo mere komplekst et projekt er, desto længere skal fristen være. Fristen skal også fastsættes således, at Trafik- og Byggestyrelsen som udgangspunkt kan træffe afgørelse indenfor 90 dage, jf. kravet i det foreslåede § 38 e, stk. 1.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. det foreslåede *stk. 3*, for det enkelte projekt.

Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at Trafik- og Byggestyrelsen med henvisning til de kriterier, der fremgår af jernbanelovens foreslåede bilag 3, skal angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Banedanmark har fremlagt en beskrivelse om et projekts særkender efter det foreslåede § 38 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter de foreslåede § 38 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet

Det betyder, at såfremt Trafik- og Byggestyrelsen vurderer, at det konkrete projekt kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet på grund af projektets art, dimensi-

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse, jf. det foreslåede § stk. 1. Offentliggørelsen skal anføre hovedårsagerne til, at der kræves eller ikke kræves en miljøkonsekvensvurdering med henvisning til de på jernbanelovens foreslåede bilag 3 opførte kriterier, jf. det foreslåede *stk. 5*.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af forslaget til jernbanelovens § 38 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 7*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter det foreslåede *stk. 1*.

Som nævnt tidligere, er der ikke i dansk ret fastsat sådanne tærskelværdier i dag, og der er heller ikke for nærværende behov herfor. Det kan dog ikke udelukkes, at det for de statslige jernbaneprojekter, som skal screenes forud for meddelelse af en administrativ VVM-tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, kunne være hensigtsmæssigt at fastsætte tærskelværdier. Sådanne tærskelværdier ville således være et redskab til at forenkle arbejdet med såvel Banedanmarks vurdering af, hvilke projekter der skal screenes såvel som Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om eventuel VVM-pligt. De fastsætte tærskelværdier ville i givet fald skulle opfylde kravene i direktivets bilag III, dvs. jernbanelovens foreslåede bilag 3.

Bestemmelsen finder også anvendelse for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Bestemmelsen forventes dog at have begrænset betydning for disse projekter, idet sådanne



projekter ofte har en sådan karakter, at de er umiddelbart VVM-pligtige, hvorfor der ikke er behov for en screeningsafgørelse, jf. nærmere de særlige bemærkninger til det foreslåede § 38 b og de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Der henvises i øvrigt til almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### Til § 38 e

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

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe screeningsafgørelse efter det foreslåede § 38 d, stk. 1, hurtigst muligt og senest 90 dage fra den dag, hvor Banedanmark har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter det foreslåede § 38 c, stk. 1, jf. dog det foreslåede stk. 2.

Tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor Banedanmark har fremlagt alle de oplysninger, som kræves efter jernbanelovens foreslåede § 38 c. Det er Trafik- og Byggestyrelsen, der afgør, hvornår Banedanmark i overensstemmelse med bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a har fremlagt de nødvendige oplysninger for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan træffe afgørelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at i særlige tilfælde, herunder på grund af særlige forhold ved projektets art, kompleksitet, placering eller dimensioner, kan Trafik- og Byggestyrelsen forlænge fristen for at træffe afgørelse. Trafik- og Byggestyrelsen underretter skriftligt Banedanmark om årsagerne til forlængelsen og om, hvornår der forventes en afgørelse.

Særlige tilfælde kan f.eks. være, at projektet anlægges nær Natura 2000-områder eller har grænseoverskridende påvirkning af miljøet i en anden stat.

I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, underretter Trafik- og Byggestyrelsen selskabet herom.

Forslaget til § 38 e finder også anvendelse på projekter, der vedtages ved anlægslov. Bestemmelsen forventes dog at have begrænset betydning for disse projekter, idet sådanne projekter ofte har en sådan karakter, at de er umiddelbart VVM-pligtige, hvorfor der ikke er behov for en screeningsafgørelse, jf. nærmere de særlige bemærkninger til det

foreslåede § 38 b og de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2.

#### Til § 38 f

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Banedanmark forud for udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. den foreslåede § 38 g, kan anmode Trafik- og Byggestyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være, dvs. en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping). 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 skal foretages efter den foreslåede stk. 2.

Dette gælder for de projekter, der er omfattet af den foreslåede § 38 a, dvs. både statslige jernbaneprojekter, der skal have en administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov.

Afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) skal opfattes som hjælp til Banedanmark med henblik på at fokusere rapportens indhold på de emner, som vedrører projektets væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås således i overensstemmelse med direktivets krav herom, at scopingfasen kun indledes, når Banedanmark som statens bygherre i det statslige jernbaneprojekt anmoder om det. I andre tilfælde er der ikke pligt til at gennemføre den beskrevne proces.

Trafik- og Byggestyrelsens udtalelse om afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold (scoping) er ikke en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter det foreslåede stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage for berørte myndigheder til at afgive bemærkninger til udtalelsen. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

Det er hensigten, at de berørte myndigheder skal have lejlighed til at udtale sig om projektet, herunder om, hvor omfattende og detaljerede de berørte myndigheder finder, at de oplysninger, som skal fremlægges i miljøkonsekvensrapporten, skal være.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. *stk. 2*, for det enkelte projekt.

Det er forventningen, at dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

Som nævnt i jernbanelovens foreslåede § 3, *stk. 2, nr. 3*, defineres en berørt myndighed som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt jernbaneprojekts indvirkning på miljøet. Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvori et konkret projekt skal gennemføres.

Berørte myndigheder vil i forbindelse med høringen få oplysninger om, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes og om fristerne for fremsættelse af bemærkninger. Det vil også fremgå af høringen, hvilken type afgørelse der forventes truffet, og efter hvilken lov afgørelsen skal træffes. Endelig vil det fremgå, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed for de berørte myndigheder.

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

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

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.3.

#### Til § 38 g

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

VVM-bekendtgørelsen stiller i dag krav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten, jf. bekendtgørelsens § 5, *stk. 2*.

Det fremgår, af det foreslåede *stk. 1*, at Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 38 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

Miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes efter en eventuel procedure efter de foreslåede §§ 38 b-38 f er afsluttet.

Som noget nyt fremgår det, at det er Banedanmark, der udarbejder en miljøkonsekvensrapport, hvilket er en ændring fra den gældende implementering af VVM-direktivet, hvor det har været den kompetente VVM-myndighed, der har haft det formelle ansvar for rapporten. I praksis har det dog ved udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter været Banedanmark, som har bidraget med oplysninger og udarbejdelse af selve redegørelsen. Denne praktiske arbejdsdeling formaliseres nu i overensstemmelse med direktivet, således at det nu udtrykkeligt påhviler Banedanmark at udarbejde en miljøkonsekvensrapport.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 1-6*, hvad miljøkonsekvensrapporten mindst skal omfatte. Miljøkonsekvensrapportens indhold fastsættes således i denne bestemmelse i overensstemmelse med de krav, som fremgår af VVM-direktivets artikel 5, *stk. 1*. Der er tale om minimumskrav til indholdet af en miljøkonsekvensrapport, hvilket understreges af bestemmelsens nr. 6, hvorefter oplysningerne i jernbanelovens foreslåede bilag 4 skal inddrages i rapporten, såfremt de er nødvendige for at beskrive og afspejle det konkrete projekts indvirkning på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 1*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 2*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 3*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde 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.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 4*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Banedanmark har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 5*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i de foreslåede nr. 1-4 ovenfor.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2, nr. 6*, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde alle yderligere oplysninger,

som er beskrevet i jernbanelovens foreslåede bilag 4, og som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at miljøkonsekvensrapporten i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter det foreslåede § 38 f, stk. 1, skal være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at der ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten skal tages hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til anden EU-lovgivning eller dansk lovgivning. Bestemmelsen skal sikre, at der undgås dobbeltarbejde.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at de oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. det foreslåede *stk. 2* og jernbanelovens foreslåede bilag 4, på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på en række faktorer, jf. nærmere de foreslåede nr. 1-5. Indholdet af bestemmelsen afspejler miljøbegrebet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 1*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på befolkningen og menneskers sundhed.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 2*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 3*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på jordarealer, jordbund, vand, luft og klima.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 4*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde

en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på materielle goder, kulturarv og landskabet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5, nr. 5*, at oplysningerne på en passende måde skal påvise, beskrive og indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på samspillet mellem faktorerne i de foreslåede nr. 1-4 ovenfor.

De foreslåede *stk. 4* og *stk. 5* gengiver dermed kravene til miljøkonsekvensrapporten og afspejler den generelle opdatering af miljøbegrebet, som var en del af formålet med ændringen af VVM-direktivet.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, at virkningerne, der er nævnt i det foreslåede *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.

Bestemmelsen har således til formål at sikre projekters modstandsdygtighed og robusthed overfor udefrakommende ulykker og naturkatastrofer.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 7*, at Banedanmark skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter. Bestemmelsen udgør sammen med de foreslåede *stk. 2-6* den formelle ramme for, at miljøkonsekvensrapporten er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet i overensstemmelse med de krav, der følger efter ændringen af VVM-direktivet. Med det foreslåede *stk. 7*, fastsættes det således i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktivs artikel 5, stk. 3, litra a) samt betragtning nr. 33 i direktivets præambel, at Banedanmark skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og kompetente eksperter. Udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport vil allerede i dag typisk kræve inddragelse af flere rådgivere (eksperter) med specialistviden og generel viden. Der er ikke krav om uafhængighed, hvilket muliggør anvendelsen af in-house rådgivning.

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 8*, at myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.

Dette krav følger allerede af forvaltningsrettens almindelige regler, og der tilsigtes ingen ændring heri med denne bestemmelse. Bestemmelsen skal således alene sikre, at direktivets krav i artikel 5, stk. 4, er implementeret i dansk ret.

Omfanget af de oplysninger, som Banedanmark kan kræve, afhænger af, hvilken ansøgning Banedanmark har indgivet, jf. det foreslåede § 38 c, idet det forudsættes, at screenings-afgørelsen efter den foreslåede § 38 d baseres på Banedanmarks egne oplysninger.

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

Bestemmelsen finder både anvendelse for projekter, der meddeles administrativ tilladelse af Trafik- og Byggestyrelsen, og projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.1.

#### Til § 38 h

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 5, stk. 3, litra b) og c), samt artikel 6, stk. 1, 2, 3, 4, 6, og 7.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten for de projekter, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, opfylder kravene i den foreslåede § 38 g. Trafik- og Byggestyrelsen kan om nødvendigt indhente yderligere oplysninger fra Banedanmark til opfyldelse af de krav, der følger af det foreslåede § 38 g, stk. 2, og jernbanelovens foreslåede bilag 4. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Gennemgangen skal ske, når Banedanmark har sendt rapporten til Trafik- og Byggestyrelsen, og inden denne sendes i høring, jf. det foreslåede *stk. 2*. Selvom Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter den foreslåede § 38 f, og den fremlagte miljøkonsekvensrapport inddrager og beskriver de ønskede oplysninger, kan Trafik- og Byggestyrelsen indhente supplerende oplysninger fra Banedanmark eller foranstaltede egne undersøgelser. Omfanget og indholdet af de supplerende oplysninger og eventuelle undersøgelser sker med henblik på at kunne opfylde relevante krav i jernbanelovens foreslåede bilag 4 med henblik på at træffe afgørelse efter lovforslagets § 38 j, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen skal som led i sagsbehandlingen sikre, at den har eller efter behov kan få adgang til tilstrækkelig ekspertise til at undersøge miljøkonsekvensrapporten.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen efter gennemgangen 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 fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog det foreslåede *stk. 4*. Fristen skal fremgå af høringen.

I medfør af det foreslåede *stk. 3*, sender Banedanmark i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, 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 det foreslåede *stk. 4*. Fristen skal fremgå af høringen.

Bestemmelsen betyder, at uanset, at Banedanmark er undtaget fra lovens bestemmelser om offentlig høring, skal Banedanmark høre berørte myndigheder over miljøkonsekvensrapporten.

Som nævnt i jernbanelovens foreslåede § 3, stk. 2, nr. 3, defineres en berørt myndighed som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et statsligt vejprojekts indvirkning på miljøet. Berørte myndigheder kan f.eks. være Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen eller de kommuner eller regioner, hvori projektet skal gennemføres.

Det er desuden hensigten, jf. de særlige bemærkninger til det foreslåede § 38 a, stk. 3, at Banedanmark i forbindelse med gennemførelsen af høring af berørte myndigheder også vil høre offentligheden i overensstemmelse med gældende praksis, og at offentligheden, ligesom berørte myndigheder, får minimum 8 uger til at fremsætte bemærkninger.

Det betyder, at der fortsat gennemføres to høringer i forbindelse med anlægslovsprojekter, nemlig én for så vidt angår selve miljøkonsekvensrapporten og én for så vidt angår forslaget til anlægsloven.

I de tilfælde, hvor Banedanmarks bygherreopgaver er delegeret til et statsligt selskab, forestår Transport- og Bygningsministeriets departement denne høring på vegne af selskabet, ligesom departementet udarbejder høringsnotatet.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af forslaget til jernbanelovens § 38 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Der tilsigtes ingen indholdsmæssige forskelle mellem den høring, der skal foretages i administrative sager i henhold til det foreslåede *stk. 2*, og den høring, der gennemføres, når projektet vedtages ved anlægslov. Det skal dog bemærkes, at Banedanmark til forskel fra høringsproceduren i den administrative procedure ikke sender en ansøgning i høring. Dette skyldes, at der for anlægslovsprojekter ikke udarbejdes en ansøgning, jf. nærmere bemærkningerne til den foreslåede § 38 b.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at i de tilfælde, hvor høringer efter de foreslåede *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 miljøkonsekvensvurderinger 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. Sådanne supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal også sendes i høring hos berørte myndigheder og offentligheden.

Den kortere frist ved supplerende miljøkonsekvensvurderinger skyldes, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde allerede vil være bekendt med det pågældende projekt. Det vurderes derfor ubetænkeligt, at gennemføre disse høringer med en minimumsfrist på 30 dage.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. de foreslåede *stk. 2* og *3*, for det enkelte projekt.

Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af høringen i det enkelte projekt. I praksis sikres det ved, at de berørte myndigheder modtager høringen direkte fra transport- og bygningsministeren eller den, som ministeren bemyndiger til at sende høringen.

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, nr. 1-5, hvilke oplysninger der skal stilles til rådighed med henblik på gennemførelsen af høringen efter de foreslåede *stk. 2* og *3*.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, nr. 1, at oplysningerne skal omfatte en angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål. Det vil i praksis betyde, at det i udgangspunktet skal fremgå af høringen, at bemærkninger og spørgsmål i forbindelse med høringen, kan rettes til Trafik- og Byggestyrelsen for projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse, og til Banedanmark, hvor der skal gives tilladelse ved anlægslov.

Det fremgår af det foreslåede *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. Det vil i praksis betyde, at det skal fremgå, at der efter høringen skal træffes en VVM-afgørelse i henhold til jernbanelovens regler herom, eller at projektet vedtages ved anlægslov.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, nr. 3, at oplysningerne skal omfatte, hvorvidt de miljøoplysninger, der er ind-

hentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, nr. 4, at oplysningerne skal omfatte, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed. Det vil i praksis betyde, at det vil fremgå, at oplysningerne offentliggøres på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, Banedanmarks hjemmeside samt Høringsportalen.dk eller i øvrigt i overensstemmelse de regler, der fastsættes om elektronisk adgang til oplysninger herom, jf. forslaget til § 38 q.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, nr. 5, at oplysningerne skal omfatte, hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### Til § 38 i

Den foreslåede bestemmelse implementerer VVM-direktivets artikel 7, hvor processen for initiering af høring af stater over et projekt beskrives. Bestemmelsen omhandler proceduren for høring af stater, når et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 38 a, *stk. 1* og *2*, kan forventes at have grænseoverskridende væsentlige påvirkninger af miljøet, eller projektets udstrækning i sig selv er grænseoverskridende. Høring af stater over væsentlige grænseoverskridende indvirkninger på miljøet bør ske så tidligt som muligt i processen, således at denne høring indgår i beslutningsgrundlaget.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at kan et projekt, der er omfattet af den foreslåede § 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. det foreslåede *stk. 3*. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Høringen af stater sker igennem miljø- og fødevareministeren, idet det er miljø- og fødevareministeren, der er ressortmyndighed (focal point) for kontakter til nabostater i forbindelse med grænseoverskridende høringer. Dette er i dag beskrevet i summarisk form i VVM-bekendtgørelsens § 9.

Af det foreslåede *stk. 1* fremgår endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen i de ovenfor nævnte situationer snarest muligt skal underrette miljø- og fødevareministeren med henblik på gennemførelse af høring efter reglerne i det foreslåede *stk. 3*.

For så vidt angår de projekter, som skal gives tilladelse ved anlægslov, vil det være Banedanmark eller det statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven i det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen varetager efter denne bestemmelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at 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, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter mil-

jø- og fødevareministeren snarest muligt Trafik- og Byggestyrelsen herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. det foreslåede stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan heller ikke i denne situation meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

Det betyder i praksis, at miljø- og fødevareministeren snarest sender sådanne henvendelser fra andre stater videre til Trafik- og Byggestyrelsen og går i dialog med styrelsen om den videre håndtering heraf. Trafik- og Byggestyrelsen 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.

Det betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen inddrager miljø- og fødevareministeren i den vurdering, som styrelsen foranlediget af miljø- og fødevareministerens fremsendelse af en anden stats henvendelse foretager i forhold til det konkrete projekt, og giver miljø- og fødevareministeren mulighed for at udtale sig herom, dvs. meddele samtykke, inden der meddeles administrativ VVM-tilladelse.

For så vidt angår de projekter, som skal gives tilladelse ved anlægslov, vil det være Banedanmark eller det typisk statslige selskab, der er bemyndiget til at varetage bygherreopgaven i det konkrete projekt, der varetager de opgaver, som Trafik- og Byggestyrelsen varetager efter denne bestemmelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at med henblik på gennemførelse af international høring, jf. de foreslåede stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i de foreslåede § 38 h, stk. 2, 3 og 5, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at denne anden stats høringsbidrag inddrages i beslutningsgrundlaget, samt at oplysninger om afgørelsen fremsendes til miljø- og fødevareministeren, der herefter fremsender til denne anden stat.

Det foreslåede stk. 3 implementerer VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, 4 og 5, hvor stater sikres en rimelig frist til at afgøre, om man ønsker at deltage i beslutningsproceduren og i givet fald sikres adgang til de relevante oplysninger. Bestemmelsen gengiver VVM-direktivets bestemmelser om pligten for den berørte stat til at svare, såfremt man ønsker at tage del i en grænseoverskridende høring fra oprindelsesstaten. Konsekvensen af ikke at svare er, at oprindelsesstaten ikke er forpligtet til at inddrage den berørte stat i processen og herunder ikke er forpligtet til at tage hensyn til den berørte stats kommentarer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.6. og 2.3.1. for så vidt angår internationale høringer i de projekter, der skal vedtages af Folketinget ved anlægslov.

### Til § 38 j

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

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse om et ansøgt projekt, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

Det bemærkes, at afgørelsen – i de forventede få tilfælde, hvor et projekt har grænseoverskridende miljøpåvirkninger i en anden stat – også skal træffes på baggrund af miljø- og fødevareministerens eventuelle samtykke efter de foreslåede § 38 i, stk. 1 eller 2.

Der skal således tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, jf. de foreslåede § 38 h, stk. 1 og 2, og eventuelt § 38 i, samt de oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 g.

Sidste punktum i bestemmelsen, hvorefter der stilles krav om tidssvarende oplysninger, har særlig betydning, såfremt den tidsmæssige udstrækning fra Banedanmarks fremlæggelse af miljøkonsekvensrapporten frem til Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse har været lang og/eller præget af ændrede forudsætninger. Dette vil f.eks. være tilfældet, hvis der undervejs har været projektændringer, eller hvis der grundet projektets karakter og kompleksitet har været en særlig lang proces. Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage sin egen selvstændige vurdering af miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af projektet, jf. EU-Domstolens praksis C-50/09 og 508/03 og artikel 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan i den forbindelse stille vilkår om, at en tilladelse skal udnyttes inden for en nærmere bestemt tidsmæssig udstrækning.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter det foreslåede 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.

Udsættelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse kan f.eks. ske, hvor høringen har vist behov for yderligere undersøgelser, belysning af andre alternativer eller lignende. Trafik- og Byggestyrelsen vil dog kunne træffe afgørelse om ikke at tillade projektet, hvis Trafik- og Byggestyrelsen trods gentagne opfordringer ikke får de ønskede oplysninger mv. fra Banedanmark, jf. det foreslåede § 38 h, stk. 1.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse for de projekter, der vedtages ved anlægslov, jf. det foreslåede § 38 a, stk. 3.

*Til § 38 k*

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

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 1*, at træffer Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om at tillade det ansøgte projekt, jf. den foreslåede § 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.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af formålet med det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven. Bestemmelsen er ikke udtrykkeligt fastsat i VVM-direktivet, men adgangen til at fastsætte vilkår følger implicit af direktivets forudsætning om, at det er konkrete projekter, der vurderes og eventuelt tillades.

Trafik- og Byggestyrelsen skal således, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

Ifølge det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, kan myndigheden fastsætte vilkår i tilladelsen om, at foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren. Bygherren skal således dokumentere, at foranstaltningerne gennemføres i de relevante faser, dvs. navnlig anlægs- og/eller driftsfasen, men også en eventuel nedrivningsfase.

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

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 3*, at træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor. Dette fremgår af det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 2, og vurderes ikke at gå videre end det almindelige forvaltningsretlige krav om begrundelse af afgørelser.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 4*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågnings gennemførelse, om indholdet af overvågningen og om, at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Banedanmark, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

*Til § 38 l*

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 38 l, nr. 1-3, at Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. den foreslåede § 38 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbageladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, jf. nr. 1, projektets væsentlige skadelige indvirkning ikke kunne forudses ved Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelse, jf. nr. 2 eller projektets væsentlige skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund for Trafik- og Byggestyrelsens meddelelse af tilladelsen, jf. nr. 3.

Baggrunden for bestemmelsen er det ændrede VVM-direktivs artikel 8 a, stk. 4, hvorefter myndigheden kan kræve foranstaltninger gennemført for projekter, der har væsentlig skadelig indvirkning på miljøet med henblik på at imødegå sådanne indvirkninger på miljøet, samt at det overvåges, at de pågældende foranstaltninger har den ønskede virkning.

Bestemmelsen finder ikke anvendelse på de projekter, der vedtages ved anlægslov. Banedanmark skal dog underrette transport- og bygningsministeren, hvis der efter anlægslovens vedtagelse fremkommer oplysninger, som nævnt i de foreslåede nr. 1-3 om projektets skadelige indvirkninger på miljøet. Såfremt transport- og bygningsministeren vurderer, at de nævnte oplysninger kræver en supplerende miljøkonsekvensvurdering og/eller projektændringer, som vil forudsætte en ændring af anlægsloven, underretter ministeren herefter Folketingets Transport- og Bygningsudvalg. Transport- og bygningsministeren kan herunder vælge at underrette Transport- og Bygningsudvalget om oplysninger af denne karakter, uden det nødvendigvis fører til en ændringslov.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.5.

*Til § 38 m*

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9.

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

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at oplysningerne, som er nævnt i bestemmelsens nr. 1-5, straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder.

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt efter de foreslåede § 38 i, stk. 1 og 2, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 3*, at i de projekter, hvor der gives tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark stille de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*, til rådighed for offentligheden og berørte myndigheder.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen. Offentliggørelse på Banedanmarks hjemmeside og høringsportalen imødekommer behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. I medfør af den foreslåede § 38 p fastsætter transport- og bygningsministeren regler herom.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til *stk. 4*, at i de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark underrette alle stater, der er blevet hørt efter de foreslåede § 38 i, stk. 1 og 2, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i det foreslåede *stk. 1*.

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

#### Til § 38 n

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 9 a.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 38 n, at Trafik- og Byggestyrelsen ved udførelsen af opgaver i henhold til det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven er uafhæn-

gig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Trafik- og Byggestyrelsen udpeges i denne lov som kompetent VVM-myndighed og er således ansvarlig for, at der gennemføres en VVM-procedure for Banedanmarks anlægsprojekter. Trafik- og Byggestyrelsen skal i den forbindelse bl.a. træffe screeningsafgørelser og meddele VVM-tilladelse til projektet. Trafik- og Byggestyrelsen varetager således alene rollen som VVM-myndighed, mens Banedanmark varetager rollen som anlægsmyndighed.

Bestemmelsen betyder, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt transport- og bygningsministerens instruktionsbeføjelse, når Trafik- og Byggestyrelsen varetager opgaver i relation til gennemførelsen af en VVM-procedure af statslige jernbaneprojekter og skal meddele administrativ tilladelse hertil (VVM-myndighed).

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

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

Det skal desuden bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke vurderer, at direktivets krav i artikel 9 a nødvendiggør, at Trafik- og Byggestyrelsen er uafhængig af Transport- og Bygningsministeriets departement i forbindelse med afgørelserne, som træffes i henhold til de foreslåede bestemmelser i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a. Men henset til, at der i dette lovforslag etableres en permanent ordning, hvorefter Trafik- og Byggestyrelsen som en underordnet myndighed til Transport- og Bygningsministeriet, udpeges til VVM-myndighed og giver VVM-tilladelse til Banedanmark, som også er underordnet departementet, vurderer Transport- og Bygningsministeriet det imidlertid hensigtsmæssigt, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt instruktionsbeføjelse i forbindelse med disse afgørelser.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.7.

#### Til § 38 o

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 38 o, at for projekter, der er omfattet af de foreslåede § 38 a, stk. 1 og 2, fører Trafik- og Byggestyrelsen tilsyn med overholdelse af de foreslåede bestemmelser i kapitel 6 a, samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

Der er tale om tilsyn i forhold til de projekter, hvor der skal meddeles administrativ VVM-tilladelse.



Trafik- og Byggestyrelsen skal påse, at loven overholdes. Trafik- og Byggestyrelsen har pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, regler udstedt i medfør heraf eller eventuelle vilkår ikke overholdes.

Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at styrelsen ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere fra sagsområde til sagsområde.

#### Til § 38 p

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 6, stk. 5. Det fremgår heraf, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de relevante oplysninger er elektronisk tilgængelige for offentligheden via i det mindste en central portal eller let tilgængelige adgangssteder på det rette administrative niveau. Dette krav stilles med henblik på at styrke offentlighedens adgang til rettidige miljøoplysninger og dermed øge gennemsigtigheden i processen.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse til § 38 p, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

Dette omfatter f.eks. høringer efter de foreslåede § 17 d, stk. 3, § 17 h, stk. 2 og 3, og § 17 n, stk. 1 og 2.

Fælles for inddragelse af offentligheden i henhold til direktivet er, at offentliggørelse og høring af offentligheden skal foregå i det mindste via en central elektronisk portal eller på let tilgængelige adgangssteder på rette administrative niveau, f.eks. som i dag på Banedanmarks hjemmeside og Høringsportalen.dk. Offentliggørelse på styrelsens hjemmeside og høringsportalen imødekommer efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse behovet for let tilgængelig adgang til alle relevante oplysninger om projekter, herunder projektets indvirkning på miljøet. Det foreslås derfor med bestemmelsen, at transport- og bygningsministeren administrativt kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet skal ske via en central elektronisk portal, dvs. i første omgang i overensstemmelse med gældende praksis. Hjemmelen giver dog også mulighed for, at ministeren kan tilpasse kravene på dette retsområde efter behov.

#### Til § 38 q

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

Efter ændringen af VVM-direktivet skal medlemsstaterne, hvor relevant, organisere en »one stop shop«, når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Ved etablering af one stop shop sikrer man, at bygherren kun skal henvende sig til én myndighed for at få de nødvendige tilladelser til et projekt.

Det fremgår på den baggrund af den foreslåede bestemmelse til § 38 q, at transport- og bygningsministeren fastsætter regler om fælles og samordede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven og krav om vurdering efter regler, der implementerer fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det vil i praksis betyde, at der fastsættes regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med en afgørelse efter den foreslåede § 38 j, også skal vurdere, om der er forhold i de regler, der implementerer fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, som hindrer, at projektet kan opnå tilladelse. Den vurdering skal foretages i henhold til de regler, der fastsættes administrativt, dvs. ved bekendtgørelse, i medfør af jernbanelovens § 102, stk. 1, som affattet ved lovforslagets § 2, nr. 5.

#### Til nr. 5

I medfør af det foreslåede nr. 5, hvor bemyndigelsehjemlen i jernbanelovens § 102, stk. 1, ændres, fastsætter transport- og bygningsministeren regler, der sikrer, at der i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens stillingtagen til projekterne nævnt i det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven, foretages en vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede plantarters levesteder. Reglerne herom er i dag udstedt i medfør af bl.a. planloven i bekendtgørelse nr. 1828 af 16. december 2015 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

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

De regler, der udstedes i medfør af det foreslåede nr. 5, vil alene gælde i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen skal udstede en administrativ tilladelse, jf. den foreslåede § 38 j. I de tilfælde, hvor et projekt skal tillades ved anlægslov, vil projektets indvirkning på de nævnte naturbeskyttelsesområder være beskrevet i den pågældende anlægslov i overensstemmelse med gældende praksis herfor.

Det skal bemærkes, at der i henhold til fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet kun kan gives tilladelse til et projekt, såfremt skade på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-området kan afvises. Dette kan dog konkret fraviges, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, såfremt et projekt på trods af, at lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. I givet fald skal medlemsstaten træffe alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura

2000 beskyttes. Såfremt der gøres brug af denne fravigelsesbestemmelse skal Europa-Kommissionen underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

De regler, der skal gennemføre fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter denne lov, vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Til nr. 6

Bestemmelsen implementerer VVM-direktivets artikel 11.

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

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

Det foreslås at indsætte § 115 a om søgsmålsadgang i jernbaneloven.

I medfør af det foreslåede *stk. 1* kan afgørelser truffet efter det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven ikke påklages til anden administrativ myndighed. Det betyder, at søgsmål alene kan indbringes for de almindelige domstole. Dermed vil der ikke længere være klageadgang over de afgørelser, der træffes som led i gennemførelsen af en VVM-procedure for de projekter, hvor der meddeles administrativ tilladelse. Der vil imidlertid være adgang til efterprøvelse af afgørelserne ved domstolene, ligesom det i dag er tilfældet for de projekter, der vedtages ved anlægslov. Domstolene skal i den forbindelse sikre, jf. det foreslåede *stk. 2*, at omkostningerne i forbindelse med en sådan efterprøvelse, ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at de rammer, der gives for efterprøvelse ved domstolene, jf. det foreslåede *stk. 2*, nedenfor, tilgodeser offentlighedens ret til efterprøvelse af den gennemførte VVM-procedure.

Efter det foreslåede *stk. 2* skal retten ved søgsmål om forhold omfattet af det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 38 a, *stk. 3*, påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, *stk. 3*, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i

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

Bestemmelsen omfatter både prøvelse af de administrative afgørelser, som Trafik- og Byggestyrelsen træffer i henhold til det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven, jf. de foreslåede § 38 a, *stk. 1* og 2, samt prøvelse af projekter, hvor Folketinget giver tilladelse ved anlægslov, jf. det foreslåede § 38 a, *stk. 3*.

I medfør af det foreslåede *stk. 3* skal søgsmål til prøvelse af afgørelser efter de foreslåede § 38 d og § 38 j være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort. Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen offentliggøres. Bestemmelsen finder alene anvendelse på de afgørelser, der træffes i medfør af den administrative procedure, dvs. for projekter omfattet af de foreslåede § 38 a, *stk. 1* og 2, og således ikke for anlægslovsprojekter.

Til nr. 7

Det foreslås at indsætte *stk. 2* i § 116 om straf i jernbaneloven.

Den foreslåede bestemmelse vedrører straf for overtrædelser af visse af de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens kapitel 6 a. Bestemmelserne svarer indholdsmæssigt til planlovens § 64, *stk. 1*, nr. 3 og 4, og VVM-bekendtgørelsens § 15, som er fastsat med hjemmel i planlovens § 64, *stk. 2*.

Det foreslås i § 116, *stk. 2*, nr. 1 og 2, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved overtrædelse af bestemmelserne i de foreslåede § 38 d og § 38 j. Det betyder, at Banedanmark kan idømmes bødestraf, hvis Banedanmark undlader at indgive ansøgning om et projekt, der er opført på jernbanelovens foreslåede bilag 1 og 2, eller påbegynder et ansøgt projekt, før der er meddelt tilladelse.

Det foreslås desuden i § 116, *stk. 2*, nr. 3 og 4, at der fastsættes regler om straf i form af bøde ved tilsidesættelse af vilkår for en tilladelse eller undladelse af at efterkomme et påbud eller forbud efter det foreslåede kapitel 6 a i jernbaneloven. Det betyder, at Banedanmark kan idømmes bødestraf,

hvis Banedanmark tilsidesætter et vilkår for en tilladelse eller undlader at efterkomme et påbud eller forbud.

Det bemærkes i den sammenhæng, at det følger af straffelovens § 27, stk. 2, at statslige myndigheder kan straffes i anledning af overtrædelser, der begås ved udøvelse af virksomhed, der svarer til eller kan sidestilles med virksomhed udøvet af private. Banedanmarks rolle som bygherre i henhold til kapitel 6 a kan sidestilles med virksomhed, som udøves af private. Det betyder, at Banedanmark kan straffpålægges efter forslaget til § 116, stk. 2, nr. 1-4.

Det foreslåede nr. 7 sikrer overholdelse af VVM-direktivets artikel 10 a og artikel 3, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Til nr. 8

I medfør af nr. 8 indsættes lovforslagets bilag 1-5 som bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4 i jernbaneloven. Jernbanelovens bilag-nummerering følger således VVM-direktivets systematik.

### Til § 3

Til nr. 1

Det foreslås i § 3, nr. 1, at havnelovens § 1 a ændres, således at det udtrykkeligt fremgår, at procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter, dvs. VVM-direktivet, også kan implementeres i medfør af bestemmelsen.

Bestemmelsen præciserer, at transport- og bygningsministeren i medfør af havnelovens § 1 a kan fastsætte bestemmelser, der gennemfører VVM-direktivet. Som følge af ændringen af VVM-direktivet vil VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet blive ændret i overensstemmelse med ændringerne af direktivet. Denne bekendtgørelse træder således i stedet for den generelle implementering af VVM-direktivet, som gennemføres med Miljø- og Fødevarerministerens forslag til ny miljøvurderingslov.

Det skal bemærkes, at der også med den foreslåede justering af bemyndigelses hjemmel i havnelovens § 1 a kan fastsættes regler til gennemførelse af regler om vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede plantearters levesteder.

Det betyder, at der vil blive fastsat regler, som implementerer kravene efter det ændrede VVM-direktiv til screenings-afgørelser, bygherrens og VVM-myndighedens anvendelse af eller sikring af adgang til kompetente eksperter, vilkår om overvågningsforanstaltninger ved et havneprojekts væsentlige skadesvirkninger for miljøet m.v. Transport- og bygningsministeren vil i medfør af denne bestemmelse kunne fastsætte nærmere regler om, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter havneloven ikke kan påklages til ministeren i overensstemmelse med havnelovens § 17 a. Dette skyldes, at administration af VVM-regler i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning skal være ensartet, jf. forslaget om, at der ikke er klageadgang i forhold til miljøafgørelser

på det statslige vej- og jernbaneområde, jf. det foreslåede kapitel 2 a i vejloven, hhv. kapitel 6 a i jernbaneloven.

Det betyder også, at der i medfør af havnelovens § 18, stk. 2, kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af de regler, der udstedes i medfør af havnelovens § 1 a med henblik på implementering af VVM-direktivet.

Der vil i lighed med det statslige vej- og jernbaneområde blive fastsat regler om one stop shop på havneområdet. Det betyder, at det med den reviderede bekendtgørelse sikres, at der i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens stillingtagen til projekterne foretages en vurdering af projektets eventuelle påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, af beskyttede arters yngle- og rasteområder og af beskyttede plantearters levesteder. Det skal bemærkes, at der i henhold til fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet kun kan gives tilladelse til et projekt, såfremt skade på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-området kan afvises. Dette kan dog konkret fraviges, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, såfremt et projekt på trods af, at lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. I givet fald skal medlemsstaten træffe alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Såfremt der gøres brug af denne fravigelsesbestemmelse skal Europa-Kommissionen underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

Det skal også bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen fortsat alene vil træffe afgørelse for så vidt angår havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og på havnens søområde. Såfremt projektet udstrækker sig til land eller på søterritoriet i øvrigt, skal der indhentes tilladelser herfor fra rette myndigheder.

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

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

### Til § 4

Til nr. 1

Den foreslåede bestemmelse til § 24, stk. 1, fastlægger at havneloven ikke finder anvendelse på Københavns Havn.

Bestemmelsen deles til forskel fra tidligere op i to stykker, således at hovedreglen om, at havneloven som udgangspunkt ikke finder anvendelse for Københavns Havn, fremgår af det nyaffattede stk. 1.

Af forslaget til et nyt stk. 2 til § 24 vil de bestemmelser og kapitler i havneloven, som skal gælde for Københavns Havn, således fremgå som undtagelser til hovedreglen.

I bestemmelsen fastsættes det således nærmere, hvilke bestemmelser og kapitler i havneloven, som uanset hovedreglen i stk. 1 om, at havneloven i udgangspunktet ikke finder anvendelse for Københavns Havn, alligevel skal gælde for havnen. Det betyder, at havnelovens bestemmelser om ad-

gang til at benytte en havn, sikring af havnefaciliteter, ordensreglement og klageadgang, samt straffebestemmelser finder anvendelse på Københavns Havn med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i loven. Det betyder også, jf. de foreslåede bestemmelser til stk. 2, 1. pkt., at havnelovens § 1 a, hvorefter transport- og bygningsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler, herunder VVM-direktivet, der er omfattet af loven, også gælder for lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Det betyder, at VVM-bekendtgørelsen for søterritoriet, som Transport- og Bygningsministeriet opdaterer i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktiv, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.5., også vil gælde for Københavns Havn. Transport- og Bygningsministeren vil i medfør af denne bestemmelse kunne fastsætte nærmere regler om, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke kan påklages til ministeren. Dette skyldes, at administration af VVM-regler i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning skal være ensartet, jf. forslaget om, at der ikke er klageadgang i forhold til miljøafgørelser på det statslige vej- og jernbaneområde, jf. det foreslåede kapitel 2 a i vejloven, hhv. kapitel 6 a i jernbaneloven.

For så vidt angår det foreslåede 2. pkt. i bestemmelsen bemærkes det, at det er en videreførelse af det gældende 2. pkt. havnelovens § 24, stk. 1. Der er ikke tiltænkt ændringer i den gældende retstilstand herom med dette lovforslag.

Endelig kan der som nævnt fastsættes regler om straf for overtrædelse af de bestemmelser, der skal implementere VVM-direktivet i relation til Københavns Havn. Der henvises til bemærkningerne til det foreslåede § 3, nr. 1, for en nærmere beskrivelse af de regler, som vil blive implementeret for havneområdet.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

### Til § 5

#### Til nr. 1

Ændringerne betyder, at Banedanmark efter den 16. maj 2017, hvor dette lovforslag træder i kraft, skal forelægge en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget vedrørende eller de enkelte jernbanestrækninger for både transport- og bygningsministeren og Trafik- og Byggestyrelsen.

Det skyldes, at Trafik- og Byggestyrelsen, jf. bemærkningerne til det foreslåede § 5, nr. 2, nedenfor, fremover skal godkende de enkelte miljøkonsekvensvurderinger for projektet.

#### Til nr. 2

Ændringen betyder, at godkendelse af den endelige udformning af elektrificeringen for den pågældende strækning, herunder nye broer, arealerhvervelse, erstatningsnatur, servitutter (miljøkonsekvensvurdering) m.v., træffes af Trafik- og Byggestyrelsen og ikke af transport- og bygningsministeren. Ændringen skyldes, at VVM-direktivet som noget nyt

stiller krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherre, skal medlemsstaterne som led i deres strukturering af administrative kompetencer sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner. Transport- og Bygningsministeriet finder, at der efter samme hensyn, som ligger til grund for den foreslåede § 38 n (om Trafik- og Byggestyrelsens uafhængighed) i jernbaneloven, skal indrettes en lignende ordning i forhold til disse projekter. Det betyder, at transport- og bygningsministeren ikke skal godkende miljøkonsekvensvurderinger som disse efter den 16. maj 2017, som derimod vil blive godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne ovenfor til den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 38 n som indsat i dette lovforslags § 2, nr. 4, samt de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.7.

Ændringen betyder desuden, at det ikke længere fremgår af bestemmelsen, at godkendelsen skal træffes efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg. Ændringen betyder ikke, at Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen ikke høres over den relevante miljøkonsekvensvurdering. Denne høring skal imidlertid fremover gennemføres i henhold til de foreslåede regler til jernbanelovens kapitel 6 a. For så vidt angår gennemførelse af elektrificeringsprojekter, som er omfattet af lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen (elektrificeringsloven), er Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen således berørte myndigheder, jf. forslaget til jernbanelovens § 38 h, stk. 2, som vil blive hørt på samme måde, som det hidtil har fulgt af elektrificeringsloven.

#### Til nr. 3

Ændringen er en konsekvens af, at elektrificeringslovens projekter efter den 16. maj 2017, hvor dette lovforslag træder i kraft, vil være omfattet af jernbanelovens bestemmelser om miljøtilladelser i stedet for lov om planlægning.

#### Til nr. 4

Ændringen betyder, at involverede kommuner fremover vedtager kommuneplantillæg i overensstemmelse med Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse i stedet for transport- og bygningsministerens.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til det foreslåede § 5, nr. 2.

#### Til nr. 5-7

Ændringerne er en konsekvens af, at Trafik- og Byggestyrelsen efter den 16. maj 2017 overtager transport- og bygningsministerens miljøgodkendelseskompetence for disse projekter.

Der henvises til bemærkningerne til det foreslåede § 5, nr. 2.

#### Til nr. 8

Ændringen er en konsekvens af, at elektrificeringslovens projekter efter den 16. maj 2017, hvor dette lovforslag træder i kraft, vil være omfattet af jernbanelovens bestemmel-

ser om miljøtilladelser i stedet for lov om planlægning. Ændringen betyder således, at det fremover er jernbanelovens regler om udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger, der finder anvendelse, for så vidt angår anlæg omfattet af elektrificeringsloven, medmindre disse regler er fraveget i elektrificeringsloven. Dette betyder bl.a., at det er Trafik- og Byggestyrelsen, som fremover skal varetage de opgaver, som tidligere var henlagt til Naturstyrelsen i medfør af planlovgivningens regler.

#### Til § 6

Til nr. 1

Forslaget er en konsekvens af, at lov om planlægning ophæves og erstattes af en ny lov om miljøvurdering. Forslaget medfører således lovteknisk, at transport- og bygningsministerens godkendelse af linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. og eventuelle ændringer heraf, fremover træder i stedet for en VVM-tilladelse efter miljøvurderingsloven i stedet for lov om planlægning.

#### Til § 7

Efter det foreslåede *stk. 1*, træder loven i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, jf. dog det foreslåede § 2.

Det betyder, at kun lovens § 4, nr. 1, træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, hvorimod resten af loven, dvs. §§ 1-3, 5 og 6 træder i kraft den 16. maj 2017 i overensstemmelse med implementeringsfristen for det ændrede VVM-direktiv fra 2014, jf. det foreslåede *stk. 2*.

Den foreslåede ændring af havneloven, jf. lovforslagets § 4, hvorefter bl.a. havnelovens § 1 a også finder anvendelse på Københavns Havn, træder således i kraft før det tidspunkt, loven i øvrigt træder i kraft.

Det er i forbindelse med lovarbejdet blevet klart, at VVM-direktivet ikke er korrekt implementeret for Københavns Havn. Det skyldes, at det fremgår af § 24 i lov om Metroselskabet I/S og By og Havn I/S, at kun visse dele af havneloven finder anvendelse på Københavns Havn, men ikke den bestemmelse, der bemyndiger transport- og bygningsministeren til at kunne implementere EU-retsakter, herunder VVM-direktivet, for Københavns Havn. Det betyder, at VVM-direktivet i forhold til Københavns Havn finder direkte anvendelse, indtil det nødvendige hjemmelsgrundlag for at implementere direktivet for havnen er tilvejebragt.

Der fastsættes derfor et tidligere ikrafttrædelsestidspunkt for lovforslagets § 4, nr. 1, således at der hurtigst muligt tilvejebringes et hjemmelsgrundlag for, at ministeren kan implementere VVM-direktivet for Københavns Havn.

Der udstedes således hurtigst muligt efter lovens offentliggørelse i Lovtidende en bekendtgørelse, som implementerer VVM-direktivet fra 2011 for Københavns Havn. Denne bekendtgørelse vil finde anvendelse frem til 16. maj 2017. Fra den 16. maj 2017 opdateres bekendtgørelsen således med de ændringer, der følger af ændringsdirektivet fra 2014 i overensstemmelse med implementeringsfristen for VVM-direkti-

vet og de andre VVM-sagsområder under Transport- og Bygningsministeriet i øvrigt.

Efter det foreslåede *stk. 2*, træder loven i kraft den 16. maj 2017. Denne dato er fristen for, at medlemsstaterne skal have implementeret det ændrede VVM-direktiv fra 2014 i national ret, jf. ændringsdirektivets art. 2, stk. 1.

Det foreslåede *stk. 3*, følger af det ændrede VVM-direktiv fra 2014, jf. art. 3, stk. 1 og 2. Med direktivet er der således taget udtrykkeligt stilling til de tilfælde, hvor VVM-pligtige projekter skal færdigbehandles efter gældende VVM-regler, dvs. de regler som følger af VVM-direktivet fra 2011. De foreslåede nr. 1-3 i *stk. 3* svarer således i det hele til overgangsreglerne i ændringsdirektivet fra 2014.

Efter det foreslåede nr. 1 skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis der i projektet er truffet en screeningsafgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede *stk. 2*.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, når Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, når Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, gælder det også, at miljøundersøgelserne afsluttes i overensstemmelse med den praksis, som gælder i dag for disse projekter, hvis Naturstyrelsen har truffet en screeningsafgørelse i projektet før den 16. maj 2017. Anlægslovsprojekter er som udgangspunkt VVM-pligtige projekter, hvor der som altovervejende hovedregel ikke træffes screeningsafgørelser. Den foreslåede bestemmelse antages derfor ikke at få stor relevans i praksis, men det kan ikke udelukkes, at et anlægslovsprojekt, f.eks. ved tvivl om VVM-pligt, skal screenes.

Efter det foreslåede nr. 2, skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis bygherren i projektet har anmodet den VVM-kompetente myndighed om en scopingudtalelse før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede *stk. 2*.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, hvis bygherren før den 16. maj 2017 har anmodet Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed at afgive en scopingudtalelse i projektet. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, hvis Vejdirektoratet, Bane-

danmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelser bygherrekompeter, før den 16. maj 2017 har anmodet Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed om at afgive en scopingdialelse i projektet.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, betyder den foreslåede bestemmelse, at miljøkonsekvensvurderingerne skal færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af VVM-direktivet fra 2011, det vil sige uden de ændringer der følger af ændringsdirektivet fra 2014, såfremt Vejdirektoratet eller Banedanmark har igangsat en scoping proces (idéfasehøring), inden 16. maj 2017.

Efter det foreslåede nr. 3, skal miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter færdigbehandles efter de gældende VVM-regler, hvis VVM-redegørelsen i projektet er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet, jf. det foreslåede stk. 2.

Det betyder for havneprojekter, der er omfattet af denne lov, og som skal have en administrativ VVM-tilladelse, at miljøundersøgelserne færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse for søterritoriet, hvis bygherren før den 16. maj 2017 har indsendt den færdige VVM-redegørelse til Trafik- og Byggestyrelsen som VVM-kompetent myndighed. For statslige vej- og baneprojekter færdiggøres miljøundersøgelserne i overensstemmelse med de krav, der følger af den gældende VVM-bekendtgørelse, hvis Vejdirektoratet, Banedanmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelser bygherrekompeter, før den 16. maj 2017 har indsendt den færdige VVM-redegørelse til Naturstyrelsen som VVM-kompetent myndighed.

For projekter, der er omfattet af denne lov, og som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, anses VVM-redegørelsen for afgivet, når resultatet af miljøundersøgelserne er indarbejdet i et forslag til anlægslov, som er

fremsat for Folketinget. Det er med andre ord fremsættelsestidspunktet for lovforslaget, der i disse projekter er skæringstidspunktet for, om miljøundersøgelserne skal opfylde de krav, der følger af de gældende eller de nye regler, som foreslås med dette lovforslag. Det skal dog hertil bemærkes, at Vejdirektoratet og Banedanmark har en fast og langvarig praksis for at gennemføre en scoping proces (idéfasehøring) for disse projekter, hvorfor disse projekter som hovedregel, vil være omfattet af nr. 2, ovenfor og miljøkonsekvensvurderingen skal derfor færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af VVM-direktivet fra 2011, det vil sige uden de ændringer der følger af ændringsdirektivet fra 2014.

For lovforslag, som fremsættes før den 16. maj 2017 har overgangsreglen ikke relevans, idet miljøundersøgelserne her skal behandles efter gældende praksis.

Overgangsreglen vil dog have betydning for de projekter, hvor miljøundersøgelserne er igangsat før den 16. maj 2017, uden der er gennemført en scopingproces (idéfasehøring) og forslaget til anlægslov i det konkrete projekt ikke er fremsat før denne dato. For disse projekter betyder overgangsreglen, at Vejdirektoratet, Banedanmark eller et statsligt selskab, som har fået delegeret disse styrelser bygherrekompeter, allerede før ikrafttrædelsestidspunktet skal indrette sig på de krav til miljøkonsekvensrapporten, som følger af dette lovforslag, når forslaget til anlægsloven i det konkrete projekt først fremsættes for Folketinget efter den 16. maj 2017.

Det skal afslutningsvist bemærkes, at såfremt der opstår behov for at miljøkonsekvensvurdere ændringer af et projekt, hvor der enten er meddelt administrativ tilladelse eller tilladelse ved anlægslov før den 16. maj 2017 og uden, at der er igangsat en scopingfase eller truffet screeningafgørelse, jf. ovenfor under nr. 1 og 2, før 16. maj 2017, skal denne projektændring miljøkonsekvensvurderes i henhold til de regler, der følger af de foreslåede §§ 1-6.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 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, foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»2) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

§ 1. Denne lov skal medvirke til

...

4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, og

5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet.

2. I § 1, nr. 4, ændres »vejanlæg, og« til: »vejanlæg,«.

3. I § 1, nr. 5, ændres »vejnettet.« til: »vejnettet, og«.

4. I § 1 indsættes som nr. 6:

»6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceef-

fektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.«

§ 3. I denne lov forstås ved:

1) Vejmyndighed: Den myndighed, som administrerer en offentlig vej, jf. nr. 2, eller offentlig sti, jf. nr. 3.

2) Offentlige veje: Veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.

3) Offentlige stier: Færdselsarealer, der administreres af stat eller kommune efter denne lov med de tilføjelser, som de særlige forhold for stier tilsiger. En offentlig sti er fortrinsvis forbeholdt gående, cyklende og ridende færdsel og udgør ikke en del af en offentlig vej.

4) Vejplan: Plan, hvor vejmyndigheden noterer anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i vejens tværprofil.

5) Byer og bymæssige områder: Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområde, samt nærmere afgrænsede områder i landzone, som kommunalbestyrelsen har besluttet at administrere efter byreglerne, jf. §§ 25-86 i lov om private fællesveje.

6) Adgang: En vejtilslutning eller en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel.

7) Adgangsbestemmelse: Afgørelser truffet efter § 49 om tilgrænsende ejendommers adgange til vejen eller stien.

8) Vejbyggelinje: Sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal.

9) Vejbidrag: De udgifter til offentlige veje, som grundejere pålægges at betale i henhold til kapitel 4.

10) Valgplakater: Valgagitoriske meddelelser på en vejbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m<sup>2</sup>.



11) Nedklassificering: Den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller privat fællesvej.

**5. I § 3 indsættes som *stk. 2*:**

»*Stk. 2*. I kapitel 2 a forstås ved:

1) Offentligheden:

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

2) Projekt:

a) etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, og

b) andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

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

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

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

**§ 17.** Vejmyndigheden udarbejder fortegnelse over samtlige offentlige veje og stier under sin administration. Fortegnelserne skal offentliggøres.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udarbejdelse af vej- og stifortegnelse.

6. Efter kapitel 2 indsættes:

»Kapitel 2 a

*Miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg*

*Krav om tilladelse*

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

*Stk. 2.* Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 17 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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

*Ansøgning*

**§ 17 b.** Ansøgning efter § 17 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

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

*Screening*

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

*Stk. 2.* Ved ansøgning efter stk. 1 kan Vejdirektoratet fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

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

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

*Stk. 3.* Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

*Stk. 5.* Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Vejdirektoratet har fremlagt en beskrivelse efter § 17 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 17 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have

været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

*Stk. 6.* Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter stk. 1.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

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

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

#### *Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold*

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

*Miljøkonsekvensrapport*

§ 17 g. Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 17 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

*Stk. 2.* Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

1) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,

2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,

3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,

4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,

5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og

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

*Stk. 3.* Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 17 f, stk. 1, være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

*Stk. 5.* De oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. stk. 2 og bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og indeholde 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

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

*Stk. 7.* Vejdirektoratet skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter.

*Stk. 8.* Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Vejdirektoratet efter anmodning fra Vejdirektoratet.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende den, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, før der træffes afgørelse om administrativ tilladelse. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

*Stk. 3.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Vejdirektoratet fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

*Stk. 4.* I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

*Stk. 6.* Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.

2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.

3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Vejdirektoratet eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### *Internationale høringer*

**§ 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 inter-

national høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

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

*Stk. 3.* Med henblik på gennemførelse af international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport 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 sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

#### *Administrativ tilladelse*

**§ 17 j.** Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Vejdirektoratet samt begrundelsen herfor.



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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, nr. 6. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Vejdirektoratets overvågning heraf.

*Stk. 3.* Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningens gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Vejdirektoratet, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

**§ 17 l.** Trafik- og Byggestyrelsen kan genoptage en afgørelse om at tillade et ansøgt projekt, jf. § 17 j, og om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår til en eksisterende tilladelse, såfremt

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

*Offentliggørelse*

**§ 17 m.** Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.

2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.

3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.

4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 17 h, stk. 1, 2. pkt., § 17 h, stk. 2, og § 17 i.

5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4, er indarbejdet i afgørelsen eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 17 i.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* 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 berørte myndigheder.

*Stk. 4.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Vejdirektoratet underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 17 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

#### *Andre bestemmelser*

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

**§ 17 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, samt at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes.

**§ 130.** Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende veje, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud om oplysningspligter.

*Stk. 2....*

**§ 132. ...**

*Stk. 2-5.*

**§ 135.** Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der 1-3) ...

4) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven, eller

**§ 17 p.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

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

**7. I § 130, stk. 1, 1. pkt.,** indsættes efter »vedrørende veje«: »og miljø og naturbeskyttelse«.

**8. I § 132** indsættes som *stk. 6-8*:

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

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

*Stk. 8.* Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 17 d og § 17 j, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort.«

**9. I § 135, stk. 1, nr. 4,** udgår »eller«.

5) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkning m.v., som foretages i forbindelse med de foranstaltninger, der er nævnt i §§ 96 og 99.

**10.** I § 135, stk. 1, nr. 5, ændres »§§ 96 og 99.« til: »§§ 96 og 99, eller«.

**11.** I § 135, stk. 1, indsættes som nr. 6-9:

»6) i strid med § 17 b undlader at indgive skriftlig ansøgning om afgørelse efter § 17 d eller administrativ tilladelse efter § 17 j,

7) i strid med §§ 17 d eller 17 j påbegynder et ansøgt projekt, før Trafik- og Byggestyrelsen har meddelt tilladelse,

8) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter § 17 j, eller

9) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til kapitel 2 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 2 a, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.«

**12.** Før bilag 1 indsættes som *bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4* bilag 1, 2, 3, 4 og 5 til denne lov.

Bilag 1 bliver herefter bilag 5.

## § 2

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

**1.** Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»2) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

## § 1. ...

*Stk. 2.* Loven skal i overensstemmelse med de formål, der er nævnt i stk. 1, særlig skabe klare rammer for jernbanebanens forskellige aktører og for passagerernes adgang til jernbanen, fremme

anlæg og fornyelse af jernbaner, sikre en effektiv anvendelse af økonomiske ressourcer og skabe konkurrence på markedet.

§ 3. I denne lov forstås ved:

1) Anlægsmyndighed: Bygherren på et jernbaneanlægsprojekt.

2) Ansøger: Enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en almenyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe eller reservere infrastrukturkapacitet.

3) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.

4) Infrastrukturforvalter: Ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastruktur.

5) Jernbaneinfrastruktur: Infrastrukturelementer som defineret i bilag I i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, som hører til hoved- og side-sporene med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder eller lokomotivremiser eller private portilslutninger.

6) Jernbanevirksomhed: En virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagertransport på jernbane, og som er forpligtet til at

2. I § 1 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Lovens formål er desuden at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet samt det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 6 a.«

sørge for trækraften, eller en virksomhed, der kun leverer trækraft.

7) Veteranbane: Jernbanedrift, der gennem en begrænset personbefordring fortrinsvis drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.

### 3. I § 3 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2*. I kapitel 6 a forstås ved:

#### 1) Offentligheden:

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

#### 2) Projekt:

a) etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, og

b) andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskaber, herunder sådanne, der tager sigte på udnyttelse af ressourcer i undergrunden i forbindelse med etablering, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

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

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

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

§ 38. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer for at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af eksisterende baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

*Stk. 2.* Transportministeren skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 give skriftligt besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier el.lign.

*Stk. 3.* Transportministeren kan under samme betingelser som nævnt i stk. 1 lade foretage arkæologiske forundersøgelser.

*Stk. 4.* Transportministeren skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier el.lign.

*Stk. 5.* Erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, fastsættes efter almindelige erstatningsregler. I tilfælde af uenighed mellem skadelidte og transportministeren fastsættes erstatningen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

4. Efter kapitel 6 indsættes:

»Kapitel 6 a

*Miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg*

*Krav om tilladelse*

§ 38 a. Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræ-

ves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

*Stk. 2.* Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves en administrativ tilladelse, hvis Trafik- og Byggestyrelsen efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

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

#### *Ansøgning*

**§ 38 b.** Ansøgning efter § 38 a, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafik- og Byggestyrelsen.

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

#### *Screening*

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

*Stk. 2.* Ved ansøgning efter stk. 1 kan Banedanmark fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.



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

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

*Stk. 3.* Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage høring af berørte myndigheder, inden der træffes afgørelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en passende frist for høringen, som giver myndigheden mulighed for at forberede sig og opnå reel deltagelse i processen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 3, for det enkelte projekt.

*Stk. 5.* Trafik- og Byggestyrelsen skal med henvisning til de kriterier, der fremgår af bilag 3, angive hovedårsagerne til afgørelsen. I de tilfælde, hvor Banedanmark har fremlagt en beskrivelse efter § 38 c, stk. 2, skal Trafik- og Byggestyrelsen i en afgørelse om, at et projekt ikke er omfattet af krav om tilladelse efter § 38 a, stk. 2 eller 3, endvidere anføre særkender ved projektet eller anføre, hvilke foranstaltninger der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

*Stk. 6.* Trafik- og Byggestyrelsen skal offentliggøre sin afgørelse efter stk. 1.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tærskelværdier eller kriterier til brug for Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse efter stk. 1.

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

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

#### *Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold*

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal høre berørte myndigheder, inden styrelsen afgiver udtalelse efter stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen fastsætter en frist på 14 dage. Trafik- og Byggestyrelsen kan fravige denne frist, såfremt der foreligger særlige omstændigheder.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af, jf. stk. 2, for det enkelte projekt.

#### *Miljøkonsekvensrapport*

**§ 38 g.** Banedanmark udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af § 38 a. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet.

*Stk. 2.* Miljøkonsekvensrapporten skal mindst omfatte

1) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender,

2) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet,

3) en beskrivelse af projektets særkender eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet,

4) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Banedanmark har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet,

5) et ikke-teknisk resumé af oplysningerne i nr. 1-4, og

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

*Stk. 3.* Miljøkonsekvensrapporten skal i de tilfælde, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har afgivet en udtalelse efter § 38 f, stk. 1, være udarbejdet på grundlag af udtalelsen.

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

*Stk. 5.* De oplysninger, som miljøkonsekvensrapporten skal omfatte, jf. stk. 2 og bilag 4, skal på en passende måde påvise, beskrive og indeholde 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 og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,

3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,

4) materielle goder, kulturarv og landskabet, og

5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

*Stk. 6.* Virkningerne, der er nævnt i stk. 5, skal omfatte de forventede virkninger af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker eller kata-

strofer, der er relevante for det pågældende projekt.

*Stk. 7.* Banedanmark skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter.

*Stk. 8.* Myndigheder skal stille relevante oplysninger til brug for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til rådighed for Banedanmark efter anmodning fra Banedanmark.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal efter gennemgang af miljøkonsekvensrapporten sende 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.

*Stk. 3.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Banedanmark miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder mulighed for at fremsætte bemærkninger. Banedanmark fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger, jf. dog stk. 4. Fristen skal fremgå af høringen.

*Stk. 4.* I de tilfælde, hvor høringer efter stk. 2 og 3 er afsluttet, og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en høringsfrist på mindst 30 dage.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren udpeger de berørte myndigheder, der skal ske høring af efter stk. 2 og 3 for det enkelte projekt.

*Stk. 6.* Med henblik på høring efter stk. 2 og 3 stilles følgende oplysninger til rådighed for offentligheden og de berørte myndigheder:

1) Angivelse af, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes samt nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.

2) Karakteren af eventuelle afgørelser eller udkast til afgørelse, hvis et sådant foreligger, samt efter hvilken lov afgørelsen skal træffes.

3) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af Banedanmark eller Trafik- og Byggestyrelsen til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden.

4) Hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed.

5) Hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen.

#### *Internationale høringer*

**§ 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 fødevarerministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljø- og fødevarerministeren har meddelt samtykke hertil.

*Stk. 2.* Får miljø- og fødevarerministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt, der er omfattet af § 38 a, hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljø- og fødevarerministeren 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 tilladel-

se, før miljø- og fødevareministeren har meddelt samtykke hertil.

*Stk. 3.* Med henblik på gennemførelse af international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljø- og fødevareministeren udkast til miljøkonsekvensrapport 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 sundheden, samt oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

#### *Administrativ tilladelse*

**§ 38 j.** Trafik- og Byggestyrelsen træffer afgørelse, om et ansøgt projekt, der er omfattet af § 38 a, stk. 1 og 2, kan tillades. Afgørelsen træffes på grundlag af Banedanmarks ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, og resultatet af de høringer, der er foretaget. Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger er tidssvarende i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal træffe afgørelse efter stk. 1 inden for en rimelig frist. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen ikke kan træffe afgørelse inden for en rimelig frist, meddeles dette Banedanmark samt begrundelsen herfor.

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

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser med henblik på opfyldelse af dette kapitels formål, jf. § 1, stk. 3. Trafik- og Byggestyrelsen skal, såfremt projektet har væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, stille vilkår om Banedanmarks overvågning heraf.

*Stk. 3.* Træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om at nægte administrativ tilladelse til det ansøgte projekt, skal Trafik- og Byggestyrelsen angive hovedårsagerne herfor i afgørelsen.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om overvågningens gennemførelse, om indholdet af overvågningen, om at overvågningen i visse tilfælde skal udøves af andre end Banedanmark, samt om indberetning til ministeren af resultaterne af overvågningen.

**§ 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

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

#### *Offentliggørelse*

**§ 38 m.** Når Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse om at give eller nægte administrativ tilladelse, skal styrelsen sikre, at følgende oplysninger straks gøres offentligt tilgængelige for offentligheden og berørte myndigheder:

- 1) Indholdet af afgørelsen og de betingelser, der eventuelt er knyttet hertil.
- 2) De vigtigste begrundelser og overvejelser, der ligger til grund for afgørelsen, herunder oplysninger om proceduren for offentlig deltagelse.
- 3) Resuméet af resultaterne af de høringer, der er foretaget.
- 4) De oplysninger, der er indsamlet i henhold til § 38 h, stk. 1, 2. pkt., § 38 h, stk. 2, og § 38 i.
- 5) Hvorledes resultaterne og oplysningerne, der er nævnt i nr. 3 og 4, er indarbejdet i afgørelsen

eller på anden måde taget i betragtning, navnlig eventuelle bemærkninger fra berørte stater, jf. § 38 i.

*Stk. 2.* Trafik- og Byggestyrelsen skal underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* 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 berørte myndigheder.

*Stk. 4.* I de projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, skal Banedanmark underrette alle stater, der er blevet hørt, jf. § 38 i, stk. 3, og fremsende de oplysninger, der er nævnt i stk. 1.

#### *Andre bestemmelser*

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

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

**§ 38 p.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at offentliggørelse af oplysninger om projektet, herunder høringer, skal ske via en central elektronisk portal.

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



**§ 102.** Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold på jernbaneområdet, herunder regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

*Stk. 2-4. ...*

**§ 115.** Søgsmål til prøvelse af afgørelser og beslutninger om forhold omfattet af denne lov, herunder Jernbanenævnets afgørelser, skal indbringes for domstolene, senest 8 uger efter at afgørelsen eller beslutningen er kommet frem til klageren. Finder indbringelse for domstolene ikke sted inden for fristen, er den pågældende afgørelse eller beslutning endelig.

*Stk. 2.* Søgsmål i henhold til § 37, stk. 4, skal dog være anlagt, inden 6 måneder efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

*Stk. 3.* En afgørelse eller beslutning som nævnt i stk. 1 og 2 kan ikke indbringes for domstolene, før den administrative klageadgang er udnyttet.

**§ 116.** Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. § 58, godkendelser, jf. §§ 59, 60 og 68, eller tilladelser, jf. § 9,

2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1,

3) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn efter §§ 70 og 71 eller Havarikommissionen for Ci-

**5.** I § 102, stk. 1, indsættes efter »jernbaneområdet«: »samt forhold vedrørende miljø og naturbeskyttelse omfattet af denne lov«.

**6.** Efter § 115 indsættes i kapitel 18:

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

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

*Stk. 3.* Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter § 38 d og § 38 j, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort.«

vil Luftfart og Jernbane i at foretage undersøgelse efter § 81,

4) overtræder §§ 24 eller 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1 og 2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85 eller

5) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

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

»Stk. 2. Med bøde straffes den, der

1) i strid med § 38 b undlader at 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,

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

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

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

8. Som *bilag 1, 2, 2 a, 3 og 4* indsættes bilag 1, 2, 3, 4 og 5 til dennes lov.

### § 3

**§ 1 a.** Transport- og energiministeren fastsætter regler eller træffer bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om naturbeskyttelse på havneområder.

1. I § 1 a, 1. pkt., indsættes efter »på havneområder«: »og procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter«.

### § 4

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

**§ 24.** Lov om havne finder ikke anvendelse på Københavns Havn. Dog finder kapitel 3 og 5 a-7 i lov om havne anvendelse på driften af Københavns Havn med de afvigelser, der følger af bestemmelserne i denne lov.

*Stk. 2-4. ...*

**§ 3.** Banedanmark forestår udarbejdelse af eventuel VVM-redegørelse, herunder høring, for de nødvendige anlæg med henblik på elektrificering af de konkrete jernbanestrækninger og forelægger en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget vedrørende den eller de enkelte jernbanestrækninger for transportministeren.

**§ 4.** Godkendelse af den endelige udformning af elektrificeringen for den pågældende strækning, herunder nye broer, arealerhvervelser, erstatningsnatur, servitutter m.m., træffes af transportministeren efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg.

*Stk. 2.* Transportministerens godkendelse efter stk. 1 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

**§ 5.** Banedanmark bemyndiges til efter transportministerens godkendelse, jf. § 4, at forestå anlæg af elektrificeringen af konkrete jernbanestrækninger som omfattet af § 1.

*Stk. 2.* Eventuelle mindre ændringer af et godkendt projekt, der kan gennemføres uden ny VVM-procedure, kan efter indstilling fra Banedanmark godkendes af transportministeren og i re-

**1.** § 24, *stk. 1*, ophæves og i stedet indsættes:

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

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

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

## § 5

I lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen foretages følgende ændring:

**1.** I § 3, *stk. 1*, indsættes efter »transportministeren«: »og Trafik- og Byggestyrelsen«.

**2.** I § 4, *stk. 1*, ændres »transportministeren efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt« til: »Trafik- og Byggestyrelsen efter høring af«.

**3.** I § 4, *stk. 2*, ændres »Transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens« og »§ 11 g, stk. 4, i lov om planlægning« ændres til: »§ 38 j, stk. 1, i jernbaneloven«.

**4.** I § 4, *stk. 3*, ændres »transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens«.

**5.** I § 5, *stk. 1*, ændres »transportministerens« til: »Trafik- og Byggestyrelsens«.

**6.** I § 5, *stk. 2*, ændres »transportministeren« til: »Trafik- og Byggestyrelsen«, og »Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt« udgår.

levant omfang efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg.

*Stk. 3.* Større ændringer af et godkendt projekt, der efter en gennemført VVM-screening kræver en fornyet VVM-procedure, kan først godkendes af transportministeren, efter at Banedanmark har udført en fornyet VVM-procedure efter reglerne i §§ 3 og 4.

**§ 6.** Planlovgivningens regler om udarbejdelse af redegørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs indvirkning på miljøet (VVM) finder, for så vidt angår anlæg efter denne lov, anvendelse med de ændringer, der følger af denne lov.

#### § 4. ...

*Stk. 2 og 3. ...*

*Stk. 4.* Transport- og energiministerens godkendelse efter stk. 2 og 3 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

**7.** I § 5, *stk. 3*, ændres »transportministeren« til: »Trafik- og Byggestyrelsen«.

**8.** I § 6 ændres »Planlovgivningens« til: »Jernbanelovens«.

### § 6

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en cityring som ændret ved lov nr. 526 af 27. maj 2013, lov nr. 748 af 25. juni 2014, lov nr. 1520 af 27. december 2014, lov nr. 156 af 18. februar 2015 og lov nr. 686 af 27. maj 2015 foretages følgende ændring:

**1.** I § 4, *stk. 4*, ændres »§ 11 g, stk. 4, i lov om planlægning« til: »§ 15, stk. 1, i lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM)«.

### § 7

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Lovens §§ 1-3, 5 og 6 træder i kraft den 16. maj 2017.

*Stk. 3.* Loven finder ikke anvendelse på projekter, som er omfattet af denne lov, hvis

1) der er truffet en screeningsafgørelse før ikrafttrædelsestidspunktet,

2) bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold før ikrafttrædelsestidspunktet, eller

3) VVM-redegørelsen er afgivet før ikrafttrædelsestidspunktet.

For sådanne projekter finder de hidtil gældende regler anvendelse.