

Bilag 1 - Myndighedsbehandling, herunder procesrisici

1. Baggrund

Den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst) skal godkendes af myndighederne i både Danmark og Tyskland i henhold til gældende lovgivning i de respektive lande, jf. artikel 2 i statstraktaten af 3. september 2008. Af statstraktaten fremgår det endvidere, at såfremt det er retligt muligt, kan selskabet få til opgave at stå for indgivelsen af ansøgning om myndighedsgodkendelsen.

Følgende notat har til formål at give en oversigt over processen for myndighedsgodkendelse i Tyskland og Danmark af den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst).

2. Proces for myndighedsbehandling i Tyskland

Den tyske myndighedsgodkendelse er én samlet godkendelse af hele projektet, herunder miljøvurdering, det vil sige placering, linjeføring og det overordnede design med henblik på én gang for alle at afklare samtlige interessekonflikter, som projektet giver ophav til.

Myndighedsgodkendelsen er en administrativ proces, der reguleres på grundlag af de almindelige love og regler, der gælder på forbunds- og delstatsniveau. Processen handler alene om at opfylde juridiske krav, herunder især at minimere negative implikationer og grundige overvejelser om alternativer gennem en metodisk proces.

Vej- og bandedelen indgår som ét samlet projekt, men skal behandles i henhold til både vej- og banelovgivningen. Godkendelsesmyndigheden afvejer herefter de forskellige interesse-tilkendegivelser og fastlægger resultatet heraf i en samlet projektgodkendelse (byggetilladelse). Der kræves som regel ikke yderligere godkendelser eller tilladelser til projektet.

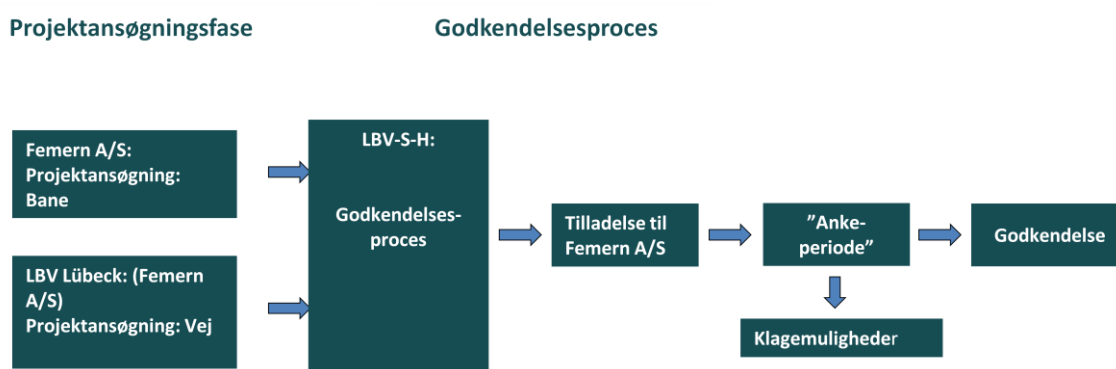
For *vejdelen* er projektansøger formelt set Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Lübeck, (LBV S-H Lübeck), men selve arbejdet med udarbejdelsen foretages af Femern A/S. Årsagen til dette er, at planlægning, projektering og sikkerhedsansvar på forbundsmotorveje i Tyskland ikke kan uddelegeres til privatretslige (og endnu mindre udenlandske) selskaber i henhold til den tyske forfatning. Som en konsekvens heraf er der i efteråret 2009 indgået en forvaltningsaftale mellem Femern A/S og LBV S-H Lübeck, der beskriver ansvars- og rollefordelingen mellem de to parter.

LBV S-H Lübeck vil i samarbejde med Femern A/S forestå udarbejdelsen af ansøgningsmaterialet og medvirke til at sikre, at såvel det materielle indhold, som den valgte legale fremgangsmåde er i overensstemmelse med de gældende krav.

For *banedelen* vil Femern A/S i henhold til den tyske lovgivning selv kunne indsende projektansøgning.

Den godkendende myndighed i Tyskland er Vejdirektoratet i Slesvig-Holstens planmyndighed, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Kiel (LBV S-H Kiel).

Figur 1. Proces for myndighedsbehandlingen i Tyskland (S-H) af kyst-kyst forbindelsen



I selskabets overordnede reviderede tidsplan er der forudsat en sagsbehandlingstid på 18 måneder, idet det dog i henhold til normal praksis forudsættes, at de godkendende myndigheder forud for indgivelsen af ansøgningen gives mulighed for at granske ansøgningsmaterialet i en tre måneders periode. De tyske myndigheder stiller normalt krav om, at relevant dokumentationsmateriale stilles til rådighed for myndighederne, og at berørte parter, inklusive høringsberettigede miljøorganisationer, kan gøre sig bekendt hermed.

Ansøgningsmaterialet ventes at få et omfang på adskillige tusinde sider og ca. 350 detaljerede tegninger af anlæggenes udformning. Såvel tidsmæssigt som kvalitetsmæssigt er det således en meget stor udfordring at sikre, at ansøgningsmaterialet kan færdiggøres rettidigt, ikke mindst når det tages i betragtning, at myndighederne vil skulle have ansøgningsmaterialet forelagt på henholdsvis dansk og tysk. Desuden har Tyskland en aftale med Polen om, at de dele af materialet, der omhandler miljøvurderingen, vil skulle foreligge på polsk.

Under sagsbehandlingen er det muligt at fremlægge supplerende materiale, hvis dette vurderes påkrævet af myndighederne, men jo mere fuldstændig ansøgningen i udgangspunktet er, desto hurtigere kan behandlingen gennemføres.

Den endelige godkendelse forventes at være omfattende og detaljeret og vil derfor naturligt indeholde en række særlige vilkår, f.eks. om de betingelser hvorunder entreprisarbejderne vil skulle udføres for at opfylde miljømæssige hensyn.

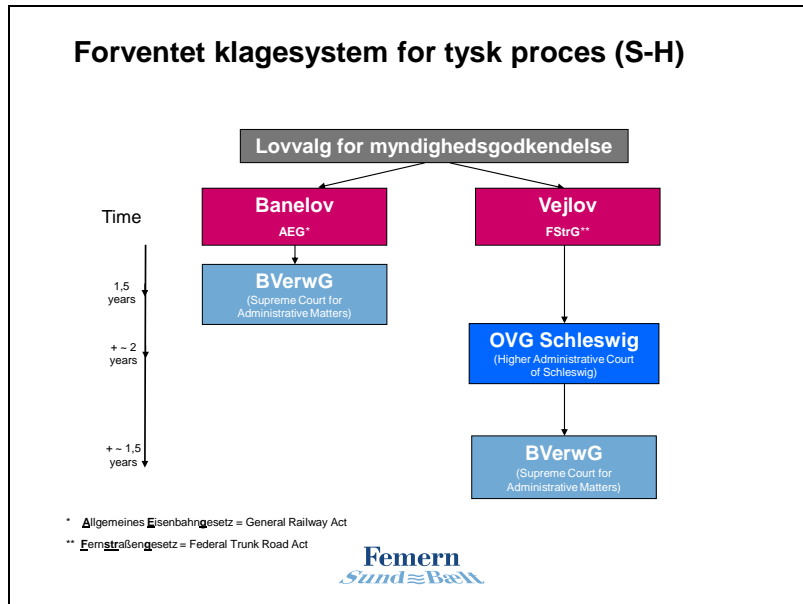
Klagemuligheder

Godkendelsen kan påklages af personer, som er direkte berørt af projektet, samt af NGO'ere, der er klageberettigede i henhold til tyske regler. Klagen kan vedrøre spørgsmål med større eller mindre indvirkning på projektet. Hvis klagen er af mere fundamental betydning, kan domstolen på anmodning af klageren beslutte, at udførelse af projektet er midlertidigt suspenderet, indtil sagen er afgjort.

Under myndighedsbehandlingen afses tid til indsigelser og efterfølgende dialog (høring). Normalt betyder denne procedure, at der er mulighed for at bedømme hvilke spørgsmål, der kan blive gjort til genstand for klagesager. Under såvel godkendelsesprocessen som en eventuel klageproces findes der muligheder for at give indrømmelser for at undgå langvarig behandling.

Varigheden af sagsbehandlingen af eventuelle klagesager er i størrelsesorden 1½ - 2½ år pr. klageinstans, jf. figur 2.

Figur 2. Foreløbig vurdering af varighed af sagsbehandlingstid ved klageinstanser for henholdsvis banelovgivningen (AEG) og vejlovgivningen (FStrG)



Videre proces

Femern A/S er løbende i dialog med de tyske myndigheder om at afdække såvel de juridiske som indholdsmæssige grundlag for projektansøgningen og den videre proces. Dialogen omfatter også identifikation af myndigheder, der skal konsulteres for at afklare tekniske, miljømæssige og planmæssige forhold i relation til anlæggets udformning. Traktaten mellem Danmark og Tyskland angiver kun i et vist omfang retningslinjerne herfor.

Samtidig foregår en intern proces med det formål at identificere aspekter i godkendelsesprocesserne i de to lande, som skal koordineres for at undgå, at behandlingen af et aspekt i det ene land komplicerer behandlingen af det tilsvarende aspekt i det andet land. Det drejer sig bl.a. om metoder i miljøvurderingsarbejdet, herunder i relation til Natura 2000-direktiverne.

I løbet af 2010 forudsættes præmisserne for den tyske myndighedsbehandlingsproces at være kortlagt, således at grundlaget for udarbejdelse af det omfattende ansøgningsmateriale er tilvejebragt.

3. Myndighedsbehandling i Danmark

Den danske godkendelsesproces forudsættes at ske på følgende grundlag:

- Forud for fremsættelsen af anlægsloven har Femern A/S udarbejdet VVM-redegørelse og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet. Der skal gennemføres en helhedsorienteret miljøvurdering af projektet med udgangspunkt i det samlede projekt, og processen skal gennemføres tæt på borgerne, således at bemærkninger i den offentlige høring indgår i det videre beslutningsgrundlag.
- VVM-redegørelsen og andre miljøvurderinger inklusive høring af offentligheden er en forudsætning for, at transportministeren efter samråd med miljøministeren kan indstille den endelige tekniske løsning for den faste forbindelse til vedtagelse i Folketinget i form af en anlægslov.
- Projektet vedtages endeligt med anlægsloven, dvs. at projektet vedtages i enkeltheder ved lov og dermed er undtaget fra VVM-reglerne i planloven og VVM-direktivet.

I anlægsloven for kyst-kyst projektet vil det fremgå, hvorledes forholdet til den almindeligt gældende lovgivning reguleres, og hvorledes anlægsloven og de miljøretlige afgørelser/godkendelser kan prøves ved domstolene eller ved uafhængige klagenævn.

4. Sammenfattende vurdering vedrørende procesrisiko

Som det er fremgået af ovenstående, knytter der sig en række tidsmæssige og legale udfordringer til gennemførelsen af myndighedsgodkendelsesprocessen, herunder koordinati- on over landegrænser, mv.. Overordnet set knytter risikoen sig til fire forhold:

- Udarbejdelse af det omfattende ansøgningsmateriale til brug for den danske og især den tyske myndighedsgodkendelse udgør en stor tidsmæssig udfordring, ikke kun på grund af omfanget, men også på grund af behovet for i vid udstrækning at udarbejde materialet på tre sprog. Dertil kommer, at det er intentionen så vidt muligt at løse alle "konflikter" i forhold til 3. parter inden indgivelse af ansøgning, herunder indgåelse af aftaler om miljømæssig kompensation for tab af natur, aftaler med berørte lodsejere mv.
- Koordination af ansøgningsmaterialet på tværs af landegrænsen, som ikke alene stiller store krav (herunder ressourcemæssigt) til myndighederne i de to lande, men også til Femern A/S for at medvirke til, at koordinationen organiseres hensigtsmæssigt.
- Efter tyske regler gives der klageadgang til relevante forvaltningsdomstole til direkte berørte parter, herunder interesseorganisationer, i medfør af vej- og/eller banelovgivningen. I tilfælde af at vejlovgivningen lægges til grund for godkendelsesprocessen, findes der to klageinstanser – ellers kun én.
- Det forudsættes, at den danske godkendelse af projektet sker gennem vedtagelse af en anlægslov i enkeltheder, og at forholdet til den almindeligt gældende lovgivning (planloven, miljøretlige love, mv.) reguleres i anlægsloven.

Annex

Tysk godkendelsesproces (Planfeststellungsverfahren)

Nedenfor angives en oversigt over forløbet af den tyske godkendelsesproces fra tidspunktet for indgivelse af ansøgning til de godkendende myndigheder i Kiel, Slesvig-Holstein.

Forud herfor skal Femern A/S og LBV S-H Lübeck i perioden frem til udgangen af 2011 udarbejde ansøgningsmaterialet, hvilket understreger betydningen af, at den tekniske løsning udpeges tidligst muligt. Parallelt hermed udarbejdes VVM, der planlægges sendt i offentlig høring parallelt med godkendelsesprocessen i Tyskland.

Forudsætningen er desuden, at udformningen af den tekniske løsning, der vælges, ikke ændres væsentligt i forhold til det foreliggende skitseprojekt (skrånstagsbro eller tunnel), idet dette vil påvirke tidsplanen for udarbejdelse af VVM-redegørelserne, mv.

December 2011 – marts 2012	Udkast til ansøgningsmateriale granskes af godkendelsesmyndigheden og evt. relevante forbundsmyndigheder i perioden.
April 2012	Femern A/S og LBV S-H Lübeck indgiver ansøgning for henholdsvis bane- og vejdelen af projektet til godkendelsesmyndigheden, LBV S-H Kiel.
Medio maj – medio juni 2012	Efter offentliggørelse af ansøgningsmateriale er der mulighed for, at offentligheden kan gøre sig bekendt med ansøgningsmaterialet.
Medio april – august 2012	I perioden inddrages berørte parter (NGOer, ejere og naboer, mv.), samt relevante myndigheder i godkendelsesprocessen. Indsigelser, forslag og kommentarer til ansøgningsmaterialet kan indgives til godkendelsesmyndigheden.
August – november 2012	I perioden udarbejdes supplerende ansøgningsmateriale på baggrund af fremkomne indsigelser, krav og ønsker om supplerende oplysninger, mv.
December 2012 til februar 2013	I perioden afholdes høringsmøder, hvor berørte parter gives mulighed for at drøfte projektansøgningen med ansøgerne.
Februar – marts 2013	De offentlige møder afrapporteres af godkendelsesmyndigheden i Kiel.

Marts – september 2013

Godkendelsesmyndigheden udarbejder samlet tilladelse til gennemførelse af projektet.