

Brevdato 20-11-2015

Afsender Nete Herskind (neh@danskehavne.dk)

Modtagere TRM Lars Damkjær Jespersen (Sagsbehandler, Lov- og Kontraktkontoret); TRM Louise Friis (Sagsbehandler, Lov- og Kontraktkontoret)

Akttitel Danske Havnes høringssvar på lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og andre love

Identifikationsnummer 83595

Versionsnummer 1

Ansvarlig TRM Louise Friis

Vedlagte dokumenter Danske Havnes høringssvar på lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og andre love
Høringssvar VVM og havneloven - Transportministeriet-38877_(1)
Høringssvar - Miljøvurdering af planer m.v-37288_(1)

Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)

Udskrevet 01-12-2015

Til: TRM Lars Damkjær Jespersen (LDJ@TRM.dk), TRM Louise Friis (lof@TRM.dk)
Fra: Nete Herskind (neh@danskehavne.dk)
Titel: Danske Havnes høringssvar på lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og andre love
Sendt: 20-11-2015 15:40:52
Bilag: Høringssvar VVM og havneloven - Transportministeriet-38877_(1).docx; Høringssvar - Miljøvurdering af planer m.v.-37288_(1).docx;

Hej Louise,

Indeholdt Danske Havnes høringssvar til ovennævnte høring.

God weekend.

Med venlig hilsen
Nete Herskind
Sekretariatsleder

Danske Havne
Bredgade 23, 2.tv.
1260 København K
Tlf. +45 7211 8100
Direkte +45 7211 8104
Mobil +45 2360 6335
neh@danskehavne.dk
<http://danskehavne.dk>



Transportministeriet
Att.: fuldmægtig Louise Friis (lof@trm.dk)
samt Lars Jespersen (ldj@trm.dk).

20-11-2015

Danske Havnes høringssvar på lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og andre love

Danske Havne vil gerne anerkende alle bestræbelser på at forenkle og samordne screeninger, vurderinger, høringer og godkendelse. Danske Havne støtter derfor også forslaget om, at havne/bygherrer kun skal have et kontaktpunkt ved behandling af sin sag – fremover Trafik- og Byggestyrelsen. En lettelse af de administrative byrder vil falde godt i tråd med regeringens målsætning fra juni 2015 om at sænke de administrative byrder med 3 mia. kr. inden 2020. Transport- og Byggestyrelsen mangler at sandsynliggøre, at dette forslag bidrager til en forenklet sagsbehandling for havne og dermed erhvervsliv og ikke blot for myndighederne.

Danske Havne finder, at

- one stop shop mest af alt er organiseret for at sikre myndighederne hurtigere indsigt i hinandens afgørelser
- kompetencefordeling mellem myndigheder i havnesager er uklar.
- Klageadgangen og omfattende krav til registrering af flora og fauna i både sagsbehandling og klageproces kan forlænge sagsbehandlingen og skabe usikkerhed om projektets realisering. Det er ikke foreneligt med at fastholde en investors interesse for et projekt
- sagsbehandlingen drager ikke tilstrækkelig nytte af 40 års erfaringer med miljø- og naturadministration
- havnenes muligheder for at klage over afgørelser indskrænkes uden begrundelse.



Danske Havne har noteret sig, at der med lovforslaget ikke skal ændres i forhold til kompetencer eller sagernes fordeling mellem myndighederne. Trafik- og Byggestyrelsen vil fortsat have ansvar for havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og på havnens søområde, Kystdirektoratet for projekter på søterritoriet, dvs. uden for en havns dækkende værker og/eller kommunerne/Naturstyrelsen for den landbaserede del af et havneprojekt. Et større havneprojekt vil typisk indeholde alle 3 elementer. Derfor er en samlet, holistisk tilgang til ansøgningen ikke blot ønskelig, men også fornuftig.

Nu skal der så i administrationen af sager på havneområdet fastsættes 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 – i samarbejde med bygherren i forhold til f.eks. at oplyse sagen – at indhente de øvrige nødvendige administrative tilladelser fra andre myndigheder.

Vi forstår det sådan, at den bekendtgørelse ministeren ønsker hjemmel til at udstede, alene skal gælde inden for havnens dækkende værker og ikke som bekendtgørelsen er i dag gælde både søterritoriet generelt og søområdet inden for en havns dækkende værker.

Hvordan skal det forstås, hvis der ikke ændres på kompetencer og sagernes fordeling, jv. ovenfor? Trods hensigten med en lettere overskuelig sagsbehandling ses dette ikke at være tilfældet for ansøger/havnen med denne opsplittning. Betyder det, at der skabes lettere sagsbehandling for den kompetente myndighed for deres del af et havneprojekt, mens bygherrer fortsat skal indhente 3 forskellige godkendelser for et havneprojekt? Eller skal alle ansøgninger sendes til Trafik- og Byggestyrelsen, som så agerer postkasse?

Implementering af VVM-direktivet, som Miljø- og Fødevareministeriet for nylig har haft i høring, pålægger havnene at dokumentere og overvåge – og selv afholde udgifterne dertil. Dataindsamling, overvågning og rapportering skal ske ved hjælp af eksperter, hvilket i realiteten er konsulenter og rådgivere. Krav til beskrivelse og dokumentation i ansøgningerne og den udstrakte mulighed for at kræve supplerende data og overvågning, gør havneprojekter meget dyrere. Det er vanskeligt at budgettere projekterne, og tidsplanen vil gentagne gange kunne overskrides på grund af blandt andet supplerende spørgsmål fra de involverede ministerier, og fra myndigheder, der senere behandler eventuelle klager. Desuden stilles der i betydeligt omfang krav til overvågningsprogrammer, hvor ikke bare de måske truede arter skal registreres og overvåges, men også mange andre dele af flora og fauna.

Transport- og Bygningsministeriet skønner da også selv, at direktivets krav om bygherrens udarbejdelse af VVM-redegørelsen og om anvendelsen af

kompetente eksperter til udarbejdelsen af VVM-redegørelsen kan medføre øgede administrative udgifter for erhvervslivet, fordi det forudses, at pris og omfang af konsulenttydelserne må forventes at stige. Hertil kommer så det, der ikke falder ind under administrative udgifter i form af egentlige omkostninger til eksperter og forsinkelser. Det må være en kerneopgave for myndighederne at søge at servicere og hjælpe til vækst og udvikling i hele landet og derfor også i havne. Det vil yderligere krav og forsinkelser i forhold til VVM ikke bidrage til.

Transport og Bygningsministeriet skønner også, at der - i det omfang der fastsættes regler om one stop shop - kan være en økonomiske fordel for bygherren ved kun at skulle henvende sig til én myndighed, hvor bygherren i dag skal forholde sig til flere myndigheder. Hvordan man kan nå frem til den konklusion, når kompetencer og arbejdsfordeling mellem myndighederne bevares, mangler der, som vi har nævnt ovenfor, en forklaring på.

Endelig foreslås der en for Danske Havne helt uforståelig harmonisering i forhold til statens egne anlægsprojekter. Havnelovens § 17a giver i dag klageadgang til ministeren for Trafik og Byggestyrelsens afgørelser i VVM-sager. Denne klageadgang foreslås slettet, fordi der ikke er en tilsvarende klageadgang på vej- og baneområdet. Men der vil formentlig stadig være klageadgang for de afgørelser, der træffes af Kystdirektoratet, Naturstyrelsen og kommuner. Danske Havne finder det urimeligt, at havne, der kan være ejet af både kommuner og private, således fratages en adgang til at klage til ministeren over de afgørelser, der er truffet af den styrelse til hvilken vedkommende minister har overladt sine beføjelser til at træffe afgørelse. Danske Havne skal opfordre til at klageadgangen bevares.

Det er Danske Havnes forståelse, at VVM-direktivet skal være implementeret i dansk lovgivning inden 16. maj 2017. Af høringsmaterialet fremgår det, at ”den opdaterede VVM-bekendtgørelse for søterritoriet vil blive udstedt inden implementeringsfristen for direktivet den 16. maj 2038”. Der er formentlig tale om en trykfejl.

./.

Til orientering vedhæftes Danske Havnes høringssvar på Miljø- og Fødevarerministeriets høring af lov om VVM fra oktober 2015.

Venlig hilsen

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Att.: Helle Ina Elmer og
Karin Bruun

14-10-2015

Danske Havnes svar på høring - Miljøvurdering af planer m.v. - journalnummer NST-100-00098.

Miljø- og Fødevareministeriet har sendt forslag til lov om miljøvurdering af planer, programmer og konkrete projekter i høring (VVM). Lovforslaget er en opfølgning på EU direktiv 2014/52/EU om visse offentlige og private projekters indvirken på miljøet. Forslaget skal samordne og koordinere sagsbehandlingen, når flere ministerier og styrelser er myndigheder ved godkendelse af planer, projekter og programmer.

Danske Havne vil gerne anerkende alle bestræbelser på at forenkle og samordne miljøvurderinger, høringer og godkendelser. Lovforslagets forsøg på at skabe "One stop shop", hvor bygherrer har ét, og kun ét, kontaktpunkt ved behandling af sin sag, er et længe næret ønsket fra Danske Havne og virksomheder på havnene.

Men lovforslagets "One stop shop" kræver, at "kunden er i centrum". Trods hensigten med lettere overskuelig sagsbehandling er det ikke den private virksomhed eller erhvervshavnen, der opfattes som kunden. Kunden er i myndighedernes selvforståelse reelt sagsbehandlere og ankesagsbehandlere i de offentlige systemer:

- De faglige krav til ansøgninger fra erhvervshavne og virksomheder på havnene er ikke ændrede, men sagsbehandlerne hos de relevante myndigheder får lettere ved at overskue hvilke data, der er efterspurgt i sagen.
- Sagsbehandlere kan stille krav til virksomhed og havn om oplysninger og supplerende oplysninger, uden at skulle redegøre for omfanget af de ønskede data. Havnene oplever ofte, at der stilles mange ekstra krav om overvågning og rapportering af dyrearter, hvor det er én eller

- få listearter, der kan blive påvirket af den nye aktivitet. På alle niveauer i sagsbehandlingen er der åbent for supplerende oplysninger.
- Lovforslaget pålægger virksomheder og erhvervshavnene at dokumentere og overvåge og selv afholde udgifterne. Dataindsamling, overvågning og rapportering skal ske ved hjælp af eksperter, hvilket i realiteten er konsulentrådgivere. Både beskrivelse og dokumentation i ansøgninger, og den udstrakte mulighed for at kræve supplerende data og overvågning, gør projekter i mindre virksomheder og havne meget dyre. Det er vanskeligt at budgettere projekterne, og tidsplanen vil gentagne gange kunne overskrides på grund af bl.a. supplerende overvågningsprogrammer.
 - EU direktivet og lovforslaget er først og fremmest tilrettelagt for store vej- og baneprojekter, jf. høringsskrivelsen, s.3 ”Implementeringen vil i første række omfatte de områder, som i praksis har størst relevans for Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter, dvs. statslige vejanlæg og statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, hvor Vejdirektoratet, hhv. Banedanmark, varetager bygherrerollen for staten”. Der gøres i forslaget ikke forskel på krav til egenbetaling og egen dokumentation for store nationale projekter og en havns ønske om udvidelse af oplagsarealer. ”Bagatelgrænser” opereres der ikke med.
 - Lovforslaget åbner ikke for, at myndighederne kan anvende den store viden 30-40 års intensiv dataindsamling, overvågning og godkendelses behandling har givet. Det overlades til bygherrer, gennem eksperter, at indsamle og dokumentere - og for egen regning. Det kunne være en ide at skelne mellem stedsspecifikke forhold og mere generelle forhold, som f.eks. fugles adfærd i forhold til vindmøller. For især mindre projekter ville det være en stor hjælp, om myndighederne selv påtog sig ansvaret for at opsamle og formidle de mange års erfaringer. Det er også muligt, at sagsbehandlerne foretager sådanne skøn ved scoping-proceduren, men i så fald er det individuelle skøn, og der opstår let store forskelle i krav til projekter forskellige steder i landet.
 - Offentlighedens adgang til oplysninger og klage er gjort mere gennemsigtig i lovforslaget. Høringsfrister sættes i system. Der sker ikke en afgrænsning af den klageberettigede kreds, og ansvaret for oplysningernes rigtighed er nu i højere grad lagt over på projektsøger.
 - Havne er placeret i Bilag 1, Større Landanlæg. Det seneste ti-års meget store arealudvidelser i havnene sker ud i vandet, og projekter ude i vandet hører under Transport- og Bygningsministeriet. Opdræt af fisk i havbrug reguleres heller ikke ved lovforslaget. Det ville være meget hjælpsomt, om de respektive myndigheder hurtigt finder en

fælles procedure for projekter, der gør sagsbehandlingen mere enkel og lettere overskuelig for projektansøger.

Danske Havne ser lovforslaget som et skridt i retning mod en hurtigere og mere enkel miljøsagsbehandling. Behovet for at tænke miljøhensyn ind i sagsbehandlingen betvivles ikke. Men det næste skridt må være, at virksomheder som havne og havnevirksomheder høster frugten af 40 års erfaringer med miljøsagsbehandling og dokumentation.

Nye projekter, der skal skabe udvikling, job og vækst kræver finansiering. Lovforslagets mange muligheder for en forlænget sagsbehandling og usikkerhed helt frem til tilladelsen er givet, virker meget negativt i forhold til investorer og kreditinstitutioner. Dette aspekt er også vigtigt at forbedre i det næste skridt i udvikling af miljøvurderingen og godkendelse af projekter.

Et eksempel til belysning

Thorsminde - Opdræt og slagting af kingfish

En investor ønsker at investere et tocifret millionbeløb i opdræt af Kingfish i Thorsminde Havn. Havnen har et ledigt areal, som ligger op til klitfredningslinjen, er omfattet af strandbeskyttelseslinjen og ligger op til et Ramsar- og Natura 2000-område. Det pågældende areal er i lokalplan udlagt som havneområde, og fiskeopdræt er havnerelateret. Behov for store vandmængder løses ved indpumpning fra Vesterhavet med rørledning gennem klitrækken.

Men investor ønsker også at etablere et fiskeslagteri, hvor fisken slagtes og gøres klar til eksport. Beskæftigelsen forventes samlet at blive 30 arbejdspladser, og de samlede investeringer over 200 mio. kr.

Slagteriet vil kræve yderligere areal, ca 50 x 50 meter, og det udløser så en omfattende sagsbehandling, som må forudsiges at tage 2-3 år, fordi det nye område ligger i forlængelse af lokalplanområdet, men i naturområdet. Investor ønsker hurtig vished om muligheder. Thorsminde by ønsker arbejdspladser og omsætning i lokalsamfundet, og naturinteresserne skal tilgødeses.

Spørgsmålet er, om myndigheder, faglige organisationer og miljøorganisationer med de mange års erfaring i dataindsamling, belysning af konsekvenser og afvejning af lokale hensyn ikke kan gøre det enklere og meget hurtigere. Eksempelvis kan strandbeskyttelseslinjen og dens forbud modificeres for arealer op til havneanlæg. Det er også vigtigt, at de kommunalt ejede havne kan bidrage med den infrastruktur i form af veje, kajer, kraner, bygninger, vandforsyning, tankanlæg og anden infrastruktur, som nye og eksisterende

virksomheder skal bruge til ny udvikling. Det kræver miljøvurdering og godkendelsesbehandling.

Havnene ligger i Vandkants-Danmark og ønskerne til arealudvidelser og nye aktiviteter var, er og vil fremover være meget store.

Vil lovforslagets procedurer gøre det mere enkelt, billigere og hurtigere at vurdere og godkende projektet, eller give investorer en vished for, at projektet kan realiseres inden for et begrænset antal måneder?

Ikke set fra kundens side.

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
sekretariatschef
Danske Havne