

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