|  |
| --- |
|  |

Sagsnr.: TS6040201-00004

Dato: 15-06-2020

Høringsnotat

**Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne**

**1. Indledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 6. april 2020 sendt udkast til *Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne* i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter*.* Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. maj 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

* Miljø- og Fødevareministeriet
* Erhvervsstyrelsen (Erhvervsministeriet)
* Metroselskabet
* Miljøstyrelsen
* Foreningen af Rådgivende Ingeniører
* Danske Havne
* Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
* Slots- og Kulturstyrelsen
* Dansk Industri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

* Vikingeskibsmuseet
* Søfartsstyrelsen (Erhvervsministeriet)
* Initiativgruppen Bevar Margretheholms Havn

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Spørgsmål og forslag i høringssvaret fra Initiativgruppen Bevar Margretheholms Havn rettet til transportministeren er videresendt til departementet for Transport- og Boligministeriet.

**2. Høringsfrister**

Vikingeskibsmuseet har bemærkninger til høringsfrister nævnt i bekendtgørelsen.

Vikingeskibsmuseet bifalder enhver ensretning og forenkling af procedurer, men finder den i § 8 stk. 2 omtalte 14-dages høringsfrist urimeligt kort. Den i offentlig forvaltning sædvanlige høringsfrist på mindst fire og helst seks uger bør følges.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker indledningsvist, at bestemmelsen, ikke har været genstand for revision i forbindelse med denne ændring af bekendtgørelsen.*

*Høringsfristen på 14 dage er efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opfattelse rimelig for en myndighedshøring forud for udarbejdelse af en afgrænsningsudtalelse, der som bekendt sker på bygherres anmodning og således ikke er et lovkrav. Herudover kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i medfør af bestemmelsen fravige høringsfristen på 14 dage, hvis der foreligger særlige omstændigheder.*

**3. Sejladssikkerheden**

Søfartsstyrelsen har bemærkninger, der knytter sig til inddragelse af sejladssikkerhed i forbindelse med udarbejdelse af VVM.

Søfartsstyrelsen foreslår, at der i § 9 indsættes et selvstændigt punkt om vurdering af sejladssikkerheden. Dette da en forringelse af sejladssikkerheden i værste fald ved en ulykke kan give miljømæssige påvirkninger. Alternativet er, at Søfartsstyrelsen ifm. en høring, jf. §10 typisk vil stille krav om, at der foretages en vurdering af sejladssikkerheden.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker indledningsvist, at bestemmelsen ikke har været genstand for revision i forbindelse med denne ændring af bekendtgørelsen. Dertil bemærkes, at bekendtgørelsens Bilag 4, som der refereres til i § 9, udgør en implementering af VVM-direktivet, og at en tilføjelse hertil derfor indebærer risiko for overimplementering.*

*Det bemærkes imidlertid også, at sejladssikkerhed i udgangspunktet må forventes at være et relevant emne for miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med havneudvidelser, samt at Miljøkonsekvensrapporten jf. Bilag 4, pkt. 5d skal indeholde En beskrivelse af projektets forventede væsentlige virkninger på miljøet som følge af bl.a. faren for menneskers sundhed, kulturarven og miljøet (f.eks. på grund af ulykker eller katastrofer)*

*Det er på den baggrund Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at hensynet til sejladssikkerhed ikke bør indgå som et fast punkt i* *miljøkonsekvensrapporter, men at hensynet kan inddrages i de sager, hvor det er relevant. Styrelsen hilser det derfor velkomment, at Søfartsstyrelsen i konkrete sager vil gøre opmærksom på hensynet til sejladssikkerhed, hvis Søfartsstyrelsen finder, at det bør inddrages.*

**4. Folketingets mulighed for at tilsidesætte forhold medtaget i VVM mm.**

Initiativgruppen Bevar Margretheholms Havn har bemærkninger, der knytter sig til Folketingets og ministerens mulighed for at tilsidesætte forhold medtaget i VVM og procedurer beskrevet i bekendtgørelsen.

Initiativgruppen Bevar Margretheholms Havn bemærker, at bekendtgørelsen i sin nye form ved en planlov (anlægslov) kan se bort fra nogle af de forhold, som taler for en bevarelse af Margretheholms Havn og initiativgruppen ser derfor, at retssikkerheden sættes i parentes for små oaser som Margretheholms Havn og andre nærområder. Bekendtgørelsen kan tilsidesætte gode løsninger, fordi de er omkostningstunge og økonomien får derved en større betydning end de punkter som en kommende VVM indeholder.

Initiativgruppen bemærker, at Folketinget og ministeren i forbindelse med udarbejdelsen og vedtagelsen af en anlægslov gives beføjelser til at tilsidesætte hensyn og elementer i miljøkonsekvensvurderingen. Som eksempler og specifikke kritikpunkter nævnes

* at i tilladelse givet ved anlægslov, har bygherre ikke pligt til løbende at indberette resultater af overvågning af overholdelse af vilkår til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter bekendtgørelsens § 28, da kapitel 6 ikke finder anvendelse for tilladelser givet ved anlægslov.
* at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved tilladelser givet ved anlægslov ikke kan genoptage en afgørelse (om tilladelse) eller om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde tilladelsen eller fastsætte særlige vilkår til den eksisterende tilladelse.
* (Konkret i forhold til Lynetteholmen) at i forbindelse med jordtransport til og fra et muligt jorddepot på Refshaleøen (betegnet Lynetteholmen) er der indkommet en lang række høringssvar. Disse høringssvar er indkommet i forbindelse med planlægningen af en VVM-undersøgelse. Såfremt dette projekt omfattes af en planlov (anlægslov), kan ministeren tilsidesætte alle de indkomne indsigelser.
* da der ikke er klagemuligheder (for tilladelser givet ved anlægslov), kan bekendtgørelsen være med til at tilsidesætte almene interesser, da projektet som sådan har forrang.
* initiativgruppen bemærker videre, at med den ene hånd indføres en bestemmelse, der skal sikre en konsekvensvurdering og med den anden hånd undtages projekter tilladt ved anlægslov alligevel fra en konsekvensvurdering – eller tillader ministeren at fremme projekter med henvisning til, at det skal vedtages ved en anlægslov.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker indledningsvist, at Folketinget i almindelighed kan vedtage love (herunder anlægslove), der tilsidesætter krav fastsat i bekendtgørelser.*

*Som Initiativgruppen Bevar Margreteholmens Havn rigtigt påpeger betyder dette, at det endelige ansvar i forbindelse med tilladelse til projekter, hvortil der udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, flyttes fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Folketinget, når tilladelse sker ved anlægslov.*

*Det vil i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven være op til Folketinget at fastsætte vilkår mv. for etablering af en konstruktion (som f.eks. Lynetteholmen). Det vil også være op til Folketinget at beslutte, hvilke kompetencer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller andre myndigheder skal have i forbindelse med overvågning af projektet.*

*Reglerne for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporter udspringer af EU-regulering. Uanset om processen indeholder en politisk eller en administrativ tilladelse, skal den leve op til direktivets krav.*

**5. Bekendtgørelsens tilgængelighed**

Initiativgruppen Bevar Margretheholms Havn har bemærkninger, der knytter sig til, at bekendtgørelsen er kompliceret og svær at forstå.

Initiativgruppen bemærker at bekendtgørelsen rummer en kompleksitet, som skaber forvirring, og at læsningen af bekendtgørelsen fordrer et ultraklart juridisk blik. Kompleksiteten gør det umuligt at finde ud af processen og beslutningskompetencen.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har forståelse for, at reguleringen kan synes kompleks. Miljøområdet er overordnet reguleret på EU-plan, hvorfor de regler, der skal implementeres i danske bekendtgørelser, har en høj detaljeringsgrad.*

*Det bemærkes, at høringen over miljøkonsekvensrapporten, jf. §10, stk. 3. nr. 2, skal indeholde enten oplysninger om karakteren af eventuelle afgørelser eller et egentlig udkast til afgørelse, hvis et sådant udkast foreligger.*

**Bilag 1**

* Danmarks Fiskeriforening
* Danmarks Naturfredningsforening
* Danske Rederier
* Danmarks Skibsmæglerforening
* Dansk Byggeri
* Danske Havne
* Danske Havnevirksomheder, Brancheforeningen
* Danske Regioner
* Danske Råstoffer
* Dansk Erhverv
* Dansk Friluftsliv
* Dansk Industri
* DI Transport
* Dansk Ledningsejerforum
* Dansk Ornitologisk Forening
* Den Danske Landinspektørforening
* EjendomDanmark
* Energinet
* Foreningen af Rådgivende Ingeniører
* Friluftsrådet
* Fritidshusejernes Landsforening
* HOFOR
* Kommunernes Landsforening
* Landbrug & Fødevarer
* Landdistrikternes Fællesråd
* Metroselskabet
* Praktiserende Landinspektørers Forening
* By & Havn
* Beredskabsstyrelsen
* Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
* Energistyrelsen
* Erhvervsministeriet
* Erhvervsstyrelsen
* Forsvarsministeriet
* Forsvarsministeriet Ejendomsstyrelsen
* Geodatastyrelsen
* GEUS
* Kulturministeriet
* Kystdirektoratet
* Fiskeristyrelsen
* Moesgaard Museum
* Miljø- og Fødevareklagenævnet
* Miljø- og Fødevareministeriet
* Miljøstyrelsen
* Slots- og Kulturstyrelsen
* Søfartsstyrelsen
* Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen
* Vejdirektoratet
* Vikingeskibsmuseet
* Øhavsmuseet
* Ørsted