

Transportministeriet
Internationalt kontor
Att.: Teddy Becher
Sendt på mail til thb@trm.dk og til eu@trafikstyrelsen.dk

Indspil til den nye EU-kommission på transportområdet

Danske Havne har følgende bud på prioriteter, der kan ændre EU's transport- og vækstdagsorden i den kommende Kommissions lovgivningsprogram 2014-2020. De fem prioriteter er også indsendt til Erhvervs- og Vækstministeriet.

Indhold:

1. En udvidelse af det Indre Marked - søtransport uden barrierer	1
2. Fortsat at søge områder for blå vækst	2
3. En evaluering af regler for maritim sikring af havne og faciliteter	3
4. Øremærkning af regionale infrastrukturmidler	4
5. Retningslinjer for statsstøtte af havne	4

1. En udvidelse af det Indre Marked - søtransport uden barrierer

I Kommissionens arbejdsprogram for 2013 er Blue Belt et centralt projekt, der skal fuldføre det europæiske indre marked til også at dække maritim handel og transport. I Danmark går 80 pct. af eksporten ud via en havn, ligesom langt størstedelen af samhandlen foregår med vores nabolande med mulighed for vækst i Østersøen. Blue Belt vil fjerne administrative handelsbyrder og skabe øget transparens i forhold til andre forenklingmuligheder. Blue Belt skal konkret:

- reducere de administrative byrder forbundet med maritim transport. Forenkling skal sikre mere søgående transport og konkurrencemæssig ligestilling mellem transportformerne på vej, bane og sø. Multiple kontroller som fx told er centrale områder for lempelser, og
- regelforenkling skal kombineres med moderne teknologi, der på transparent og sikker vis dokumenterer skibe og skibes last, når de sejler i Europæisk farvand.

Konkret skal der laves regelforenkling i forhold til skibe i fast rutefart, der hovedsageligt transporterer EU-varer, og som sejler til de samme EU-havne regelmæssigt. Derudover skal et elektronisk system kunne dokumentere blandet last (EU-varer og ikke-EU-varer), så varer har status som EU-varer, selv når de har forladt EU's toldområde. Det vil sikre skibes rutefart udenfor EU og sikre en hurtigere toldprocedure for EU-varer på skibe.



Tilsammen skal Blue Belt sikre en problemfri integration af alle transportformer i et globalt konkurrencedygtigt transport system, der kan yde bedre service for borgere og virksomheder til en konkurrencedygtig og økonomisk bæredygtig pris.

Link til [Indikativt roadmap](#) og [Kommunikation fra EU-KOM](#)

2. Fortsat at søge områder for blå vækst

I Kommissionens arbejdsprogram (Maritime Affairs and Fisheries) 2012 fremgik bl.a. et ønske om at søge blå vækst gennem et ikke-lovgivende initiativ, der skal fremme nye maritime vækstmuligheder. Anbefalingerne bygger på en analyse af bæredygtig vækst og jobskabelse i etablerede, nye og kommende maritime brancher. Analysen er baseret på den innovative brug af marine og kystnære ressourcer som drivkræfter for innovation og konkurrenceevne.

Økonomisk EU mål: 600 mia. € i værdiskabelse og 7 millioner job inden 2020.

Der bør initieres nye analyser af flaskehalse og vækstkilder, for at EU fortsat kan yde politisk input og støtte til økonomisk vækst og beskæftigelse i kystområder samt marine og maritime økonomiske sektorer.

Initiativer der fortsat bør fremmes og videreudvikles:

- Initiativet "Et europæisk søtransportområde uden barrierer", som tager sigte på at forenkle de administrative procedurer i forbindelse med søtransporten, og som på sigt skal videreudvikles til et såkaldt "Blue Belt", der indebærer fri bevægelse til søs i og rundt om Europa,
- En vurdering af mulighederne for at give erhvervslivet den nødvendige tillid til at investere i vedvarende havenergi med udgangspunkt i de rammer, der er opstillet som led i den strategiske energiteknologiplan,
- En vurdering af, hvordan hav- og kystturismen kan bidrage yderligere til den økonomiske vækst og sikre bedre arbejdsforhold, samtidig med at den bliver mere miljømæssigt bæredygtig,
- En vurdering af, hvordan europæisk erhvervsliv kan blive mere konkurrencedygtigt, når det gælder udvinding af mineraler fra havbunden, og hvordan det bedst kan sikres, at sådanne aktiviteter ikke hindrer kommende generationer i at nyde godt af disse indtil nu urørte økosystemer, og
- En vurdering af den blå bioteknologis muligheder for udnyttelse af havenes biologiske mangfoldighed.

Link til Kommissionens fagside om blå vækst:

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/

3. En evaluering af regler for maritim sikring af havne og faciliteter

Terrorberedskabet i havne jf. krav om [sikring af havne](#) og [havnefaciliteter](#) er af *forebyggende* karakter for at mindske sandsynligheden for terrorhændelser i forbindelse med international skibsfart. Efter 10 år med maritim sikring er tiden kommet til at nuancere kravene og sikre havne, hvor det giver mest mening. Der er behov for en mere smidig håndtering af havnesikring, der tager højde for den konkrete trussel for havnens aktiviteter samt sandsynligheden og risikoen ved en terrorhændelse.

Siden 2004 har havne sikret internationale skibsanløb mod terrorhændelser. Det betyder særlige planer for håndtering af skibe, last og mennesker på havnen. Sikring mod terrorhændelser er en nødvendighed for at drive en international forretning og handel i de danske havne.

I Danmark har havne og facilitetsejere siden 2003 haft omkostninger for ca. 1 mia. kr. til investering og drift af terrorsikring. Der er aldrig gennemført en cost-benefit analyse for lovgivningen, der består af en EU forordning for sikring af faciliteter og et direktiv for sikring af havne. Reglerne er blevet en administrativ byrde der de facto er blevet et konkurrenceparameter, der afholder havne med færre skibsanløb i at modtage internationale skibsanløb grundet omkostninger til sikring samt administration.

Kravene deles af alle lande gennem globale FN regler (IMO), der pålægger både myndigheder, shippingbranche og havne at sikre de maritime aktiviteter. Men EU har udvidet regelsættet med en egen direktivudvidelse til ikke blot at omfatte kontakt mellem skib og kaj men også at omfatte hele havnen, baglandet og ud i vandet.

Meget har ændret sig siden 2003. Containere, olie og gas var i første række i 2003. Det er containere fortsat. Men skibe, der sejler med gas og olie, er moderniseret i en grad, der har sænket trusselsniveauet. Til gengæld er gødning og krydstogt kommet i fokus. Det peger i retning af risikoprofiler for den enkelte aktivitet. Det bør afspejles i krav til sikring, så vi bevæger os væk fra tanken om, at alt har en iboende trussel og er farligt.

Det er svært at definere terrorisme. Det betyder, at de blå erhverv i mellem linjerne sikrer sig mod terrorisme, sabotage, blinde passagerer, illegale indvandrere, asylansøgere, sørøveri og væbnede røverier, tyveri, trafikgener og overraskelsesangreb. Men den konkrete sandsynlighed for terrorangreb på den enkelte havn eller truslen mod typen af aktivitet, fx kalk, færgedrift eller containere, har ikke været med i vurderingen af havnes sikringstiltag.

Link til Kommissionens fagside om [maritim sikring](#)

4. Øremærkning af regionale infrastrukturmidler

Øremærkning af regionale infrastrukturmidler - Erhvervsfremme for erhvervsdrivende lokalt og regionalt

Danske Havne ser gerne, at Transportministeriet i EU's vækstdagsorden, prioriterer at arbejde for øremærkning af regionale infrastrukturmidler til gavn for lokale og regionale erhvervsdrivende.

I EU-regi er programmerne for at udbygge infrastrukturen i det indre marked, TEN-T, tilpasset så kun havne, der klassificeres som comprehensive eller core network kan ansøge. Denne klassificering betyder, at kun to danske havne er core havne i Europa. Aarhus Havn og CMP.

Ulempen ved de krav er, at det primært er store havne udenfor Danmark, der får gavn af de midler, der kan søges til infrastrukturprojekter. De danske havne, der i EU-regi klassificeres som små, håndterer ikke desto mindre 80 % af dansk udenrigshandel. Uden mulighed for samme støttevilkår som de større havne i Europa at udbygge, udvide og forbedre infrastrukturen på havnene kan Danmark risikere at miste konkurrenceevne.

Det kunne konstateres i World Economic Forum's årlige opgørelse over landenes konkurrencedygtighed: Global Competitiveness Report 2013-2014 fra september 2013. På fem år er Danmark faldet fra en 3. plads til en 15. plads i økonomisk styrke ud af de i alt 143 lande. Den overordnede danske infrastruktur ligger på en 23. plads. Danske havne holder til på en 14. plads. Danske erhvervshavne er måske ikke blevet dårligere, men havne i andre lande er blevet meget bedre.

Der er en konkurrencemæssig fordel for Danmark og de lokale og regionale erhvervsdrivende, hvis sammenkoblingen af sø, vej og bane kan optimeres. Dansk erhvervsliv vil få optimeret og effektiviseret deres forretning med bedre infrastruktur til og fra deres udskibningshavn, hvis der i EU-regi blev øremærket regionale midler til infrastrukturprojekter. En øremærkning af regionale midler, der ikke medfører krav om samarbejde på tværs af to core havne, et internationalt samarbejde og et reduceret loft på, hvad omsætningen skal være for havne, der søger.

Formålet med en øremærkning af regionale midler til i EU-regi mindre havne, vil for Danmark betyde, at der vil kunne søges om midler til infrastrukturprojekter, der vil kunne afvikle de flaskehalse, der forsinker de lokale erhvervsdrivende i deres arbejde.

Link til [TEN-T](#)

5. Retningslinjer for statsstøtte af havne

Der er behov for klare regler om statsstøtte i form af tildeling af offentlig økonomisk støtte til havneaktiviteter og havnes infrastruktur. Kommissionen har i eksisterende arbejdsprogram set på en række reformer, der har til hensigt at modernisere statsstøtte på en lang række områder. Der er igangsat et analysearbejde for statsstøtte til havne, men der er ikke kommet konkrete forslag, og det vil ligge under en kommende Kommission at udfærdige forslag.

For Danske Havne er retningslinjer vigtige for at sikre lige vilkår for Europas havne. Der er stor forskel mellem EU's medlemsstater, når det kommer til finansiering af havne og levering af ydelser i havne. Disse forskelle har en direkte indvirkning på den pris, der betales af havnens brugere. Det fører til konkurrenceforvridning. Ved udgangen af 2011 bekræftede en undersøgelse udført af Europa-Parlamentet et stærkt behov for retningslinjer for statsstøtte til havne.

Reglerne for statsstøtte til havne og havnedrift er reguleret under de generelle retningslinjer for statsstøtte i EU. Forsøg på at udforme regler for statsstøtte til havne er mislykkedes i de to første forsøg på at udforme en Ports Policy for EU. I den aktuelle tredje udgave af forslag til Ports Policy er det bevidst taget ud, og skal behandles særskilt. Blandt årsager til at gå uden om statsstøtteregler for havne nævnes stor national modstand fra Holland, Tyskland og de sydeuropæiske lande, hvor grænsen mellem det statslige og havnens engagement er næsten umuligt at få tydeliggjort.

Danske Havne arbejder for gennemsigtige og fair konkurrenceforhold bl.a. i forhold til statsstøtte af havne. Det vil samtidig fjerne et nationalt behov for kompensation for forvredet konkurrencesituation.

Konkurrencen mellem havnene er skarp, både nationalt og internationalt. De store beløb fra offentlige midler til noget, der meget bredt betegnes infrastruktur, stiller de danske erhvervshavne dårligt.

Danske Havne mener, at retningslinjer for statsstøtte bør gælde fremadrettet og for alle havne i EU.

Eksempel:

Aktivitet - Hvad betaler stat og delstat til	Wilhelmshafen/ Jade Weser Port	Havne i Danmark
Yderværker og moler	Ja	Nej
Kajer	Ja	Nej
Uddybning af sejlrender	Ja	Nej
Veje på havnen/oplagsplads	Ja	Nej
Jernbane på havnen	Ja	Nej
Veje til havnen	Ja	Ja
Jernbane til havnen	Ja	Ja
Maritim sikring	Ja, delvis	Nej
Lodsning	Ja, delvis	Nej
Logistikudvikling	Ja	Nej

Med venlig hilsen,
 Bjarne Løf Henriksen
 Erhvervspolitisk rådgiver, Danske Havne