

Søfartsstyrelsen  
Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold (SJS)  
Carl Jacobsens Vej 31  
DK-2500 Valby  
Att.: Josephine Them Parnas og Henrik Lindegaard  
Sendt på mail til: [jtp@dma.dk](mailto:jtp@dma.dk) og [hli@dma.dk](mailto:hli@dma.dk)

## Høringssvar om midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik

Danske Havne har læst det fremsendte baggrundsmateriale til Skibsfartspolitisk Specialudvalg og har følgende kommentarer til Europa-Kommissionens midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik 2010-2018.

Det er vigtigt både for havne og virksomheder samt for Danmarks samlede konkurrenceevne, at Europa-Kommissionen kan udforme og administrere gode love og regler. Danske Havne bifalder derfor EU's søtransportpolitik for at sætte fokus på regelforenkling og administrative byrder, så EU's havne og virksomheder skal bruge mindre tid på papirarbejde og mere tid på at skabe blå vækst.

### Ad 2 - Europæisk søfart på et globaliseret marked

Havne er udsat for stærk konkurrence grundet shippings globale natur, større fartøjer og konsolideringer i markedet.

**Fair konkurrence.** De forskellige havnestrukturer og typer af ejerskab, der omfatter både store og små EU-havne, bør inddrages i EU's regeludvikling. Herunder et øget fokus på nærskibsfart (short sea shipping), hvor EU's mindre og mellemstore havne spiller en væsentlig rolle i transportkæderne. Europa bør sikre lige og fair konkurrencevilkår mellem EU og nabolande uden for EU-havne. Fair konkurrence og en stabil retlig ramme for investeringer i havnene er nødvendige. Det indebærer en klar definition af tilladt og ikke tilladt statsstøtte af infrastruktur i havne og havnefaciliteter som del af den aktuelle havneforordning.

**EU-programmer.** Kommissionens meddelelse nævner overkapacitet i visse markedssegmenter som en risiko for udflytning af maritime aktiviteter til lande udenfor EU. Overkapacitet i havne kan udnyttes ved i højere grad at prioritere EU's blå vækststrategi og EU-programmerne under Connecting Europe Facility samt interregionale programmer til at overføre gods fra vej til sø. Herunder kunne en ny type af TEN-T-puljer understøtte EU's strategi om mere stabile energimarkeder ved f.eks. at udforme en ny tilskudspulje til offshore og vind infrastruktur i havne og havnes bagland.



**Et maritimt indre marked.** En tredje udfordring er at indarbejde skibsfarten i det indre marked. Det vil lette administrationsbyrden for aktørerne og spare myndighederne for en stor kontrolopgave. Vigtigst er, at et maritimt indre marked vil skabe fair konkurrence mellem sø- og landtransport og stimulere en multimodal efterspørgsel. 37 pct. af handlen imellem EU-landene kommer ud at sejle. Halvdelen af transporterne er imellem landene i Østersøen og Nordsøen.

#### **Ad 4 – Kvalitetsskibsfart som en vigtig konkurrencefordel**

##### **Ad 4.1 – Bedre miljøresultater**

Søtransport af varer er miljømæssigt bedre og mere effektivt end transport af varer på landjord. Det har overbevist den danske regering om at tale for øget vækst på det maritime område med anbefalinger til forbedring af det indre marked og en blå vækstplan for Danmark, der pt. evalueres og skal efterfølges af en ny og opdateret vækstplan.

Den miljømæssige komponent skal tages i betragtning, når vi taler om adgang til havne fra sø og bagland. For at sikre miljøvenlig transport af gods i svovlemissionskontrolområder (SECA) i den nordlige del af Europa, bør landtransport også inkluderes med investering i banegods på trods af højere omkostninger i forhold til vejtransport. EU skal sammen med markedsaktører se på løsninger, der reducerer omkostningerne ved at anvende banegods.

En tredjedel af alle lastvognstransporter går til eller kommer fra havne og en stor del af den maritime fragt i Norden består af påhængskøretøjer (ro-ro). Så lastbiler er ikke så meget en konkurrent som en vigtig partner.

Så er der kontrollen af skibes udledning af svovl. Der har været bekymring over, at der ikke var tilstrækkelig myndighedskontrol, så nogle kunne fortsætte som hidtil, mens andre sejler på det dyrere, svovlfattige brændstof. Danmark kunne måske nok blive klar til at gå i front og kontrollere. Danske Havne efterlyser dog en bredere indsats, så det ikke alene er havnestatskontrollen i Danmark, der bliver skærpet, men at skærperne sker i alle lande omkring Østersøen og Nordsøen. Der må ikke komme en konkurrence på kontrol, så det bliver for dyrt og for besværligt at gå i dansk havn i forhold til havne omkring os.

##### **Ad 4.3 – Sikring af søfarten**

EU har med forordning og direktiv i 2004 og 2010 implementeret den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden). Danske Havne anbefaler, at disse regler skal være genstand for en EU-evaluering i forhold til cost-benefit og en mere smidig drift i havne og havnefaciliteter.

#### **Ad 6 – Udnyttelse af nærskibsfartens fulde potentiale og de fordele, som søtransport kan give europæiske virksomheder og borgere**

**By-Havn udvikling.** Kommissionen bør i højere grad skabe fokus på havnebyer. OECD har igennem fem år analyseret nogle af verdens største havnebyer for at finde en formel for sameksistens, der fører til økonomisk vækst – ikke på trods, men i kraft af et velintegreret strategisk samarbejde mellem by og havn.

Omdrejningspunktet i OECD's "Port-City" program er, hvordan havne igen bliver en central drivkraft for økonomisk vækst og byudvikling i havnebyer. OECD nævner de tre vigtigste faktorer for, at havne kan bidrage til økonomisk vækst: Optimal adgang til havnen fra vandsiden, effektive havneoperationer og stærk baglandsinfrastruktur. Konkurrencekraft gennem infrastruktur med andre ord. Industrielle randzoner skal organiseres. Retningslinjer for havnebyer bør udvikles. Innovation i havnene er drevet af efterspørgsel og konkurrence. Havne kan investere og udfylde huller i værdi- og transportkæden for at optimere tiltrækningskraft for den lokale erhvervsservice og operatører.

OECD's analyser viser, at 1 ton godsomsætning i gennemsnit skaber 100 US dollar i værditilvækst. For hver 1 mio. ton godsomsætning skabes der på kort sigt 300 nye job.

**Miljøkonsekvensundersøgelser** Danske Havne kan varmt støtte, at der stammes op på procedurerne, sådan at myndighedsbehandlingen kan optimeres mest mulig og sagsbehandlingstiderne nedsættes. Miljølovgivning og – håndhævelse af reglerne i forbindelse med udvikling af havne, hvad enten det drejer sig om kriterier for de landfaste anlæg eller sedimenthåndtering må ikke være en konkurrenceparameter, hvor der er forskelle mellem landene.

**Affaldshåndtering i havne** Det er ikke nyt, at der er krav til havnene om at modtage skibsassald. Driftsassald skal ske uden særskilt beregning. Et system der har fungeret i Danmark i mange år, uden at der har været klager over utilstrækkelige modtagefaciliteter. Det er selvfølgelig vigtigt, at systemet fungerer i alle havne i alle lande, så alle tager deres del og dermed bidrager til et renere havmiljø. Der er derfor ikke brug for nye regler eller procedurer, men måske kontrol eller venlige puf til, at alle – også fiskerihavne - bidrager.

Med venlig hilsen,  
Bjarne Løf Henriksen  
Erhvervspolitisk konsulent, Danske Havne  
Mobil: +45 21 16 40 45  
Mail: blh@danskehavne.dk