



Danske Havne mener

Danske havne vinder valget

Uanset valgets udfald, ser det godt ud for flere af Danske Havnes mærkesager.

Et markant flertal blandt de store partier vil have et egentligt Transportministerium nu. Det er ikke mindst vigtigt at notere sig tonen i partiernes svar, for uden en bedre koordinering og et helhedssyn på gods- og passagertransport bliver løsningerne ikke gode nok. Politikernes svar fremgår af det tillæg, der bringes til dette nyhedsbrev.

Der ses også et markant flertal for, at Folketinget skal vedtage en sammenfattende transportpolitik. Når den skal diskuteres, vil Danske Havne søge at få placeret "havnen som transportcenter" i den sammenfattende tankegang. Desuden vil vi markere, at havne både er infrastruktur og også virksomheder med stort potentiale.

Danske Havne kan føje til, at uden en bedre sagskoordinering og nedbrydning af årtiers arbejdsrutiner i de 11 ministerier, der behandler sager om havne, er det svært at udnytte de fortrin, danske havne har i den internationale konkurrence. Tilsvarende må de andre transportformer slås med dårlig koordinering.

Det er også glædeligt, at søtransport og havne

møder så stor velvilje, når det gælder overflytning af godstransport fra vej til søtransport. Havnene skal nok skaffe pladsen og faciliteterne, og der er masser af plads på søen.

Der er grund til optimisme, før det nye Folketing samles.

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen



Hvad betyder valget

De fremtidige perspektiver af Folketingsvalget er behandlet i formand Uffe Steiner Jensens leder i dette nyhedsbrev. Men valget får også andre konsekvenser.

Når et Folketingsvalg udskrives bortfalder alle lovforslag, og arbejdet med vejledninger og lignende stopper. For havnene betyder det, at det socialdemokratiske beslutningsforslag om revision af havneloven bortfalder, og en revision bliver først aktuel, hvis forslaget genfremsættes eller sagen rejses på anden måde i det nye Folketing.

Desuden må aftalen om håndtering af havnesediment afvente en ny minister, der skal tage stilling til sagen, og også fastsættelse af vandkvalitetsmål skal afvente nye forhandlinger med en ny minister.

Lodslovsudvalget afgav betænkning i december 2004 og forelagde betænkningen for forsvarsmi-

nisteren, men det bliver den nye forsvarsminister, der skal tage stilling til betænkningens anbefalinger. Samme nye minister skal også vurdere, om isbrydning skal underkastes samme gennemgang, som lodsningen netop har gennemgået.

Kommunalreformen med alle dens mange lovforslag er også sat i bero. Fortsætter regeringen Fogh Rasmussen, genfremsættes forslagene, men sker der et regeringsskifte er hele reformen uafklaret. Valget betyder dog ikke, at de mange kommuner, som er i gang med en sammenlægningsproces, ikke fortsætter med at planlægge for blandt andet havnenes fremtid.



Bestyrelsesmøde 2. februar

Med udskrivelse af Folketingsvalget skiftede bestyrelsen fokus fra de igangværende sager til hvad der skal ske, når en ny regering og nye udvalg udpeges.

De nye ministre for trafik, erhverv, miljø, fødevarer og forsvar vil blive budt velkommen med Danske Havnes ønsker til politiske tiltag. Tilsvarende vil de respektive folketingsudvalg blive budt velkommen. Et fælles ønske til alle er en væsentlig bedre koordinering af sager og initiativer, end vi har set hidtil.

Fortsættelse af arbejdet med en ny organisering af lodsning og især muligheder for at få konkurrence på al lodsning til og fra danske havne har meget høj prioritet. Om muligt skal en tilsvarende gennemgang af isbrydningstjenesten fremmes.

Veterinærkontrol er forbundet med meget bureaukrati, ikke mindst fra EU. Men også den danske praksis er langsommelig og dyr, og der er mange eksempler på, at skibe søger havne i Tyskland og Holland, hvor kontrollen er hurtig

og væsentlig billigere. Bestyrelsen skriver til fødevareministeren og familieministeren om at få realiseret de udmærkede forslag til effektivisering af kontrollen, som blandt andet Danske Havne har været med til at formulere.

Dagsorden og materiale til mødet er lagt på Danske Havnes hjemmeside under medlemsområdet. Her vil også det godkendte referat også blive lagt.

Hvornår er en sø bevaringsværdig?

Odense Havn har fået en afgørelse fra Naturklagenævnet i forbindelse med brug af et eksisterende spulefelt. På en del af feltet er der som konsekvens af indspuling opstået en "sø".

Havnen skal i gang med en ny oprensning, og derfor har man søgt om at tage feltet i brug igen, hvilket amtet har givet tilladelse til. Der er imidlertid fugle, der har slået sig ned i "søen" siden sidste kampagne, og derfor har Dansk Ornitologisk Forening anket tilladelsen til Naturklagenævnet, der meget overraskende har givet medhold i klagen. Det betyder, at "søen" er omfattet af naturbeskyttelsesloven med den konsekvens, at feltet ikke kan anvendes.

Odense Havn kan søge om dispensation hos amtet til at benytte spulefeltet til den planlagte opgravning og uddybning. Fyns Amt har tilkendegivet, at man er positiv for en ansøgning, men klageren har allerede meddelt, at man vil anke igen, hvis det ikke som et minimum fastsættes, at havnen skal etablere en erstatningssø i umiddelbar nærhed.

Det skal nævnes, at spulefeltets etablering, anvendelse og afvikling er reguleret ved såvel fredningsnævnskendelse, lokalplan og godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Lige nu overvejer Odense Havn derfor sit næste skridt.

Sagen er af principiel betydning for mange havne, der kan komme i samme situation. Det er forbundet med meget høje omkostninger, hvis depotet må opgives, og et nyt skal etableres.

Fradrag for el-afgifter

Østerby og Vesterø Havn (Læsø Kommune), Kommunernes Revision (Nordjylland) og Danske Havne klagede i oktober 2002 til Landsskatteretten over Told & Skat, Nordjyllands afgørelse om havnenes ret til fradrag for el-afgifter. Afgørelsen inddrænkede havnenes ret til fradrag betydeligt.

Landsskatterettens endelige kendelse siger, Østerby og Vesterø Havn har ret til fradrag for el-afgifter på de vilkår, der fremgår af rettens kendelse. Øvrige medlemshavne kan dermed fortsat og på lige vilkår med Østerby og Vesterø Havn trække el-afgifter fra i skat.

Østerby og Vesterø Havns revision er i færd med at udarbejde en redegørelse over besparelsernes omfang i forhold til den situation, hvor sagen ikke var vundet i Landsskatteretten. Så snart redegørelsen foreligger fremsender Danske Havne en Administrativ Information med en uddybende redegørelse for de vilkår, hvorpå havne har ret til fradrag for el-afgifter.

Havne og elektroniske afregninger

For at effektivisere samhandlen mellem det offentlige og de private virksomheder, skal alle offentlige myndigheder og institutioner modtage regninger i elektronisk form fra den 1. februar 2005. Det gælder også for de kommunale havne og de kommunale selvstyrehavne, der både skal kunne afsende og modtage regninger i elektronisk form, mens havne organiseret som aktieselskab og private havne kun skal afsende regninger til det offentlige i elektronisk form.

Der har hersket nogen usikkerhed om, hvorvidt havne var omfattet af regelsættet. Det betyder også, at stort set ingen havn er blevet tildelt det såkaldte EAN-nummer, der identificerer virksomheden ved fakturering, ligesom der ikke er modtaget information fra myndighederne om, hvordan havnen skal forholde sig.

Havnene er derfor i dialog med kommunerne lokalt om, hvordan det skal organiseres rent administrativt, idet det er kommunerne, der har fået tildelt EAN-numre og har indgået aftaler,

mens havnenes økonomisystemer endnu ikke er tilrettet opgaven.

Under hensyntagen til de aktiviteter og samarbejdsparter en havn har, adskiller den sig væsentligt fra den kommunale forvaltning, hvorfor regelsættet ikke virker helt gennemtænkt i forhold til denne form for forretningsforbindelser. Herudover er det endnu et eksempel på, hvordan havnene pålægges administrative opgaver i forhold til det offentlige, ligesom det er en forskelsbehandling i forhold til andre virksomheder.

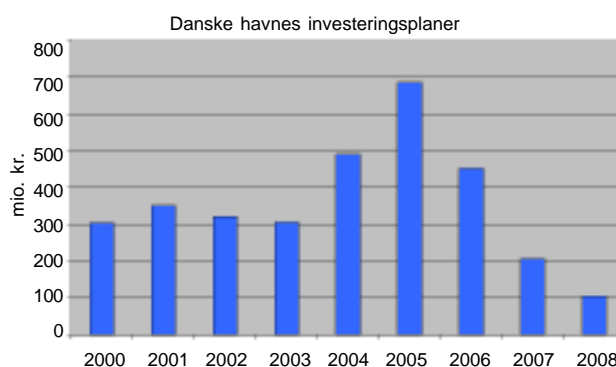
Havnene arbejder på at få systemerne tilpasset og få informeret samarbejdsparterne, så intentionen i regelsættet kan opfyldes.

Vil du vide mere om reglerne, se www.virk.dk, www.oes.dk eller <http://www.kl.dk/321703>.

Vækst kræver transport

Vækst i økonomien og vækst i varehandelen stiller krav til transporten. Set under ét har danske havne formået at styrke deres position og få en andel af den stigende efterspørgsel efter transport. Det har de, og det får de, fordi de investerer og sørger for at tilpasse sig udviklingen, hvad enten det stiller krav til udvidelser af det eksisterende eller udvikling af nye forretningsformer og -områder. Havnedrift er forbundet med langsigtet planlægning og store investeringer, og derfor er det afgørende at være på plads med de fornødne anlæg og udstyr, når efterspørgslen melder sig.

Danske Havne har foretaget en rundspørge blandt medlemmerne for at afdække foretagne og planlagte investeringer i perioden 2000-2008. Godt halvdelen har svaret, heraf alle de største havne.



Det er tydeligt, at der er tale om et investerings-tungt erhverv, hvor relativt få havne står for langt de fleste investeringer. Typisk er der også tale om investeringer med lang levetid, men en nedgang i investeringerne over de næste år, er ikke nødvendigvis udtryk for faldende investeringer, blot at de endnu ikke har udmøntet sig i konkrete og vedtagne planer. Der er et klart mønster, sådan at det først og fremmest er de største havne, der foretager investeringerne rettet mod den direkte havnedrift. Der er ikke i denne oversigt medregnet de investeringer, der anvendes til byudvikling m.v.

Det er afgørende, at havnenes økonomiske rammer tillader, at de hele tiden kan sørge for de optimale rammer, tilstrækkelig plads og tilfredsstillende til- og frakørselsforhold til havnen, så- dan at søtransportens konkurrencedygtighed styrkes.



Erfa-gruppe om praktisk trafik- håndtering og terrorsikring

På temadagen om terrorsikring af havne den 2. december 2004 udtrykte flere sikringsansvarlige ønske om mere erfaringsudveksling om praktisk trafikhåndtering og terrorsikring. Danske Havne vil gerne imødekomme behovet for et forum for de, der er daglig ansvarlige for sikringsarbejdet i havnene. Det indledende erfa-gruppemøde holdes tirsdag den 1. marts 2005 i Århus Havn.

Mødets målgruppe er de personer i havneadministrationen, der forestår den *praktiske trafik- håndtering* i havnene og skal løse opgaver som følge af terrorsikring af havne. Mødet er et medlemsarrangement.

På mødet vil der blive dannet flere erfa-grupper – hver med deltagere med behov for erfarings-

udveksling om temaer, der er specielle netop for deres gruppe af havne.

Invitation, program samt arbejdsgrundlaget for erfa-grupperne kan findes på <http://www.danske-havne.dk/arrangementer.aspx>.

Nødhavne og kompensation

To tiltag er nu på vej til at imødekomme dele af Danske Havnes krav om klare ansvarsforhold og regler for kompensation til nødhavne for omkostninger forbundet med direkte og indirekte skader.

Den kommende økonomi- og erhvervsminister ventes at fremsætte forslag om ændring af søloven, der giver mulighed for at gennemføre HNS-konventionen om ansvar for forurenings-skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og Bunkers-konventionen, der omhandler ansvar for forurenings-skade forvoldt af bunkersolie.

Det andet tiltag er ikrafttræden af Protokollen om oprettelse af Den Supplerende Fond for Olieskadeerstatning i marts i år. Erstatning kan ske til indtægtstab i fiskeriet, tab af indkomst i turistindustrien og det offentliges omkostninger i forbindelse med oprydning af olie.

Med hensyn til kompensation for øvrige typer skader har Europa Kommissionen som bekendt bedt European Maritime Safety Agency (EMSA) udarbejde en redegørelse for dækningsomfanget af eksisterende kompensationsordninger for sådanne skader. Ifølge Danske Havnes oplysninger er redegørelsen nu udarbejdet men endnu ikke offentliggjort.

Nyt fra EU

Havneservicedirektiv

Kommissionens forslag til direktiv om udvidet adgang til at udføre havneservice går sin stille gang i Bruxelles. Mens Parlamentet vil gennemføre en grundig procedure med høring i foråret og behandling i september 2005, forsøgte

Transportministerrådets arbejdsgruppe - Council Shipping Working Group – at fremme ministrenes behandling af direktivforslaget ved et møde den 19. januar. Tilsyneladende er alle medlemslande for et direktiv, men der er nogen uenighed om forslagens afsnit om autorisation (DK imod) og kontraktens varighed. Selvhåndtering skal behandles på næste møde.

Terrorsikring af havne

Parlamentets Transportkomité behandlede direktivforslag om terrorsikring af havne. Debatten viste god overensstemmelse med Danske Havnes synspunkter. Især er det positivt, at man ønsker, at nationalstaterne skal afgrænse de områder, det er relevant at terrorsikre, og at havne ikke tillægges myndighedsstatus. Det er stadig politiet eller tilsvarende instans, der skal have myndigheden. Dog fastholdes ønsket om kontrol af ro-ro trafik og færgepassagerer, som gør smidig håndtering vanskelig og meget tidskrævende.

Der foreligger ikke oplysninger om direktivets behandling i Parlamentet og Ministerrådet.

ESPO

Både Executive Committee (EC) og Transport Committee (TC) har travlt med at behandle havneservicepakke II og finde en fælles holdning for ESPO. Særlig havneforbund i Finland, England og Tyskland (Hamborg) ønsker direktivet forkastet. Alle øvrige ønsker indflydelse på direktivets tekst om autorisation, kontraktens varighed og selvhåndtering. Det blev besluttet, at ESPO udarbejder et forslag til direktiv, som medlemmerne gerne ser det, og stadig søger at påvirke direktivets tekst.

CMP og Århus Havn vil som medlemmer af TC søge at beskrive, hvad havneservicepakken helt konkret kommer til at betyde i forhold til danske havne og havneloven.

Sagen om statsstøtte til uddybning af sejlrender og havnebassiner, anlæg af kajer og sluser og opbygning af logistikredskaber fra den belgiske regering og myndighederne i Flandern er også grundlag for at få revideret retningslinierne for statsstøtte til infrastruktur.

Det blev oplyst, at Kommissionen i februar 2005 vil udbyde projekter i programmet Motorways of the Sea, og at Kommissionen vil opdatere sin hvidbog om EU transportpolitik.

TC mødes igen den 3. marts og EC den 4. marts for at fortsætte drøftelserne om havneservicepakken.



Kursus:

Havnen i dag og havnen i morgen

Danske Havnes Efteruddannelse udbyder kurset "Havnen i dag og havnen i morgen" den 4. og 5. april 2005 i Esbjerg. Kurset forventes gentaget én gang årligt, og er både introduktionskursus og efteruddannelse.

Kurset skal give deltagerne en grundlæggende viden om havnedrift, de væsentligste tekniske og administrative forhold ved havnedrift og give indtryk af havnens udvikling i dag og i morgen. Kurset skal tilskynde til dannelse af kontakter og netværk.

Læs mere om kurset på <http://www.danske-havne.dk/Arrangementer.aspx>, hvor også det endelige program kan ses fra den 11. februar. Her ved månedsskiftet har 16 tilmeldt sig, så tøv ikke for længe.

Møder og konferencer i februar-marts

- 2. februar: Bestyrelsesmøde
- 4. februar: Møde i Overvågningsudvalg vedr. Den Europæiske Fiskerifond
- 11. februar: PortNet, Farvandsvæsenet, om et sammenfattende dataindberetningsystem
- 1. marts: Møde i Danske Havnes Erfa-gruppe om terrørsikring, Århus
- 2. marts: Dansk Fisk – Fisk uden grænser, Aalborg
- 3. marts: ESPO Technical Committee, Paris
- 4. marts: ESPO Executive Committee, Paris
- 30. marts: Kursus- og Konferenceudvalget møde
- 30. marts: Havnemiljøudvalget

Valg 2005: Danske Havne har spurgt partierne om havne

Danske Havne har stillet en kandidat for hver af de seks største partier tre spørgsmål om havne. Svarene er meget positive, og uanset valgets udfald lover det godt for flere af Danske Havnes mærkesager.

Følgende kandidater har svaret: Flemming Damgaard Larsen, Venstre (V), Poul Andersen, Socialdemokratiet (A), Peter Skårup, Dansk Folkeparti (O), Ole Sohn, Socialistisk Folkeparti (F), Martin Lidegaard, Radikale Venstre (B). Det Konservative Folkeparti har ikke svaret.

1. Ligestilling mellem transportformerne

Landevejstransport får lavere brotakster og banetransport lettes for afgifter. Søtransport og havne kompenseres ikke, og dermed skævvrides konkurrencen mellem vej-, bane- og søtransport.

Danske Havne: Er du indstillet på at kompensere havne tilsvarende, f.eks. i form af støtte til uddybning af sejlrender og havnebassin og håndtering af havnesediment?

Svar fra partierne:

- V: ”Ja, til de havne som Venstre mener, der har erhvervsmæssig betydning”.
- A: ”Vi støtter ikke nedsættelse af taksterne for lastbiler over Storebælt”.
- O: ”Jeg mener ikke nødvendigvis, at takst nedsættelser på Storebælt fx entydigt kan komme til at skade havnene, men i DF vil vi meget gerne lytte til gode idéer til hvordan havnenes konkurrencesituation kan forbedres. Vi skal være stolte af vores mange fine havne”.
- F: ”SF ønsker en ny sammenhængende transportpolitik, så vi fremover undgår den fuldstændigt urimelige skævvridning der i dag er mellem vej-, bane- og søtransport. Den aktuelle debat om ned-

sættelse af brotaksterne over Storebælt er et slemt eksempel på, at man slet ikke har øje for de negative konsekvenser der bliver for søfarten, hvis det realiseres i den foreslåede form. Vi har den opfattelse, at der skal være sammenhæng, så hvis brotaksterne nedsættes, skal der ske en tilsvarende kompensation til søfart og havne”.

- B: ”Det Radikale Venstre er imod nedsættelserne af taksterne på Storebælt, og så hellere, at man nedsatte taksterne alene på gods til skinner og samtidig investerede offensivt i at udbygge terminaler og teknologi til at fremme intermodale løsninger mellem vej-, skinne- og søtransport”.



2. Fremme søtransport for landevejstransport

Mere søtransport skal aflaste motorvejsnettet i Europa og begrænse forurening fra transport.

Danske Havne: Vil du arbejde for at mere godstransport i Danmark flyttes fra vejtransport til søtransport?

Svar fra partierne:

- V: ”Venstre er meget optaget af, hvordan vi kan flytte godstransport væk fra vores veje og bedre benytte bane- og søtransporten”.
- A: ”Vi støtter mere gods til tog- og søtransport”.
- O: ”Jeg synes ikke det ene behøver at udelukke det andet, men der er da ingen tvivl, at transport via søvejen er miljøvenligt. Opgaven er også at tiltrække ekstra godstrafik fx via forbedringerne på og ved Århus Havn via bl.a. havnetunnelen, som DF har medvirket til at støtte”.
- F: ”Ja, det har altid stået højt på SF’s politiske dagsorden at få fremmet søtransporterne, fordi det ud fra en energi-, miljø- og trafiksikkerhedsmæssig synsvinkel er langt at foretrække. Så vi vil fortsat aktivt arbejde for at få flyttet godstransport fra vej til hav”.
- B: ”Det er ganske klart, at den vækst i transporten, som vi ved kommer, ikke primært bør ske på vejene, på grund af de stigende trængsels- og miljøproblemer”.

3. Sammenhængende transportpolitik savnes

Danmark har mange delpolitikker for de forskellige transportformer, men ingen sammenhængende transportpolitik. Det fører til skævvridning af konkurrencen mellem transportformer, og hensynet til energiforbrug og miljø fortaber sig i det uoverskuelige.

Danske Havne: Vil du arbejde for en samlet dansk transportpolitik og transportadministration (ministerium) ? ”

- V: ”I Venstre er vi optaget af, at det vi har brug for, er et Transportministerium, der netop arbejder for mere transport på baner og søtransport”.
- A: ”Jeg har selv foreslået oprettelsen af et Transportministerium”.
- O: ”Det så jeg meget gerne, så der kommer mere overblik over området”.
- F: ”Ja, vi vil arbejde for en ny sammenhængende transportpolitik, og vi har netop foreslået, at der efter valget etableres et nyt Transportministerium. Kun derved kan transportformerne ses i sammenhæng. Og forhåbentligt kan det medvirke til et

stop for den skævvridning af konkurrenceforholdene, der i dag er mellem transportformerne til ugunst for søtransporterne”.

- B: ”Der er et stigende behov for en sammenhængende godsstrategi – og et sammenhængende Transportministerium i Danmark”.