

Til Transportministeriet og Kystdirektoratet

Sendt til flg. mails:

Kristian Baasch Pindbo krp@trm.dk,

Thomas Rousing-Schmidt tro@trm.dk,

Fatima Madsen fma@trm.dk og

Hans Erik Cutoi-Toft het@kyst.dk

14. juni 2013

Danske Havnes høringssvar om forslag til EU havnelov

Danske Havne bifalder, at erhvervshavne anerkendes som kommercielle enheder, der har en central rolle i forhold til EU's generelle konkurrencekraft.

Forvaltning og ejerskabsstrukturer i Danmarks erhvervshavne er forskellige fra strukturer i andre EU lande. Kommissionen meddeler, at "den europæiske havnepolitik respekterer denne mangfoldighed og ikke har til formål at indføre en enhedsmodel for havne".

EU lovgivning bør tage højde for denne forskellighed og kompleksitet og i langt højere grad fokusere på det langsigtede mål: At skabe udviklingsorienterede havne, der samtidig er sunde forretninger. Hvordan sikres det? Gennem lige og gennemsigtige konkurrencevilkår.

For Danske Havne er det vigtigt, at havne kan konkurrere på et sammenligneligt grundlag. Danske Havne finder det derfor bemærkelsesværdigt, at de største hindringer for lige konkurrencevilkår *ikke* er indeholdt i Kommissionens forslag:

1. **Regler for statsstøtte.** Der er behov for klare regler om statsstøtte i form af tildeling af offentlig økonomisk støtte til havneaktiviteter og havnes infrastruktur. 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 blev en undersøgelse udformet af Europa-Parlamentet, der bekræfter et stærkt behov for retningslinjer for statsstøtte til havne.
2. **Lovgivningens konsekvens.** Medlemsstaterne kan beslutte at anvende forordningen på alle landets erhvervshavne, men hvad vil det betyde, hvis det besluttes i eksempelvis Danmark, men ikke i Tyskland? Konsekvensen må afdækkes. Det kan Danske Havne ikke gennemskue. En konsekvensanalyse bør samtidig sikre, at der ikke opstår konkurrenceforvridning ved at lade lovforslaget gælde for 319 ud af EU's over 1.200 erhvervshavne.
3. **Kontrakter for terminaloperatører.** Forslaget undtager kontrakttildelingen for terminaloperatører. Effektive havne kræver et grundlag, der bygger på fuld gennemskuelse i forhold til udbud og indgåelse af kontrakter.

4. **TEN-T metodologi.** Udpegelse af nye havne i både core network og comprehensive network mangler en konkret metodologi i forhold til den bagvedliggende vurdering af havnes indtrædelse i eller udtrædelse af netværket. Dette har betydning for, hvornår lovforslaget vil gælde for havne, der forventes at indtræde i netværket. Eller netop ikke gælder for havne, der udtræder af det transeuropæiske transportnet.

Danske Havnes kommentarer til Kommissionens forordningsforslag

Danske Havne har følgende kommentarer til indholdet i forslag til forordning.

Det er Danske Havnes ønske, at:

- lovgivningen i lighed med dansk lovgivning muliggør og tillader regionalt og grænseoverskridende samarbejde mellem havne i form af fælles driftsorganisation og/eller fælles ejerskab. Danske eksempler på dette er Copenhagen-Malmö Port AB, Associated Danish Ports A/S og Aalborg Havn A/S' investering i Nuuk Havn,
- havne har frihed til selvstændigt at beslutte, om havnen ønsker at drive en aktivitet, hvis aktiviteten er gavnlig for havnens udvikling,
- myndighederne undersøger, hvorvidt dansk praksis påvirkes af, at godshåndtering og passagertjenester ikke er omfattet af de foreslåede regler for markedsadgang. Nuværende regler vil blive tydeliggjort i en meddelelse, da der ikke er behov for nye retlige bestemmelser,
- lokale havneudvalg i lighed med dansk lovgivning nedsættes på frivillig basis. Konsekvensanalysen viser, at høring af havnens brugere kan føre til nye administrative byrder. Beskrivelsen er alt for detaljeret og bestemmende og indeholder fx serviceudbydere, der ikke nødvendigvis er havnebrugere. Havnen kender sine nøglekunder, og vil bedst selv kunne sammensætte udvalget,
- der ikke oprettes nye nationale klagenævn. Fair konkurrencevilkår og gennemsigtighed i finansielle aktiviteter sikrer fornuftige priser. Samtidig har vi de eksisterende konkurrencemyndigheder til at håndtere den uafhængige kontrol.

Danske Havne støtter, at:

- EU-regler anerkender havnes ret til at drive forretning på baggrund af fair og gennemskelige vilkår,
- havne har frihed til at fastsætte priser for sine services og ydelser - selvfølgelig med ligebehandling af kunderne i overensstemmelse med havnens masterplan og generelle strategi. Misbrug bør håndteres af konkurrencemyndighederne,
- fri udveksling af tjenesteydelser også gælder havnetjenester. Hvis havne ikke selv har adgang til at udføre alle services for at sikre logistikkæden, bør de af hensyn til deres konkurrenceevne kunne stille visse minimumskrav til specifikke tjenesteydelser. Formålet er at sikre effektivitet, kvalitet og pris for hele transportkæden,

- definitionen af godshåndtering ikke omfatter oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre værdiforøgende havnetjenester. En konsekvens af dette betyder, at dette er ydelser, som kan udbydes af både havne og virksomheder,
- Europa-Parlamentet og Rådet er enige om, at tage landarealleje i havne ud af koncessionsdirektivet. Fordelingen af jord i form af en lejekontrakt kan ikke på forhånd defineres som en koncession. Tvunget udbud af ledige havnearealer ville skabe uforholdsmæssige omkostninger i danske erhvervshavne,
- de danske havne kan fortsætte praksis med at benytte lejekontrakter uden, at de skal i offentligt udbud. Selv i de tilfælde hvor der kun er én operatør til den pågældende havnetjeneste. Danske og skandinaviske havne er ofte af en størrelse, der begrænser både plads og økonomi for flere udbydere af samme ydelse. I Danmark ligger havnene så geografisk tæt på hinanden, at der automatisk er konkurrence.

Danske Havnes kommentarer til Kommissionens meddelelse

Kommissionen konkluderer i sin meddelelse ”Havnene som vækstmotor”, at ”*de bløde foranstaltninger vedr. fair markedsadgang og gennemsigtighed, som blev foreslået i 2007, har haft ringe eller ingen virkning*”. Danske Havne finder det problematisk at konkludere på noget, som Kommissionen ikke har forsøgt. Ikke-bindende retningslinjer er kun nævnt som en mulighed i forslaget konsekvensanalyse med et overblik over mulige veje at gå (Politikpakke 1, side 5).

Danske Havne anerkender, at der er et behov for retningslinjer, som kan føre til ensartede konkurrencevilkår i EU. Branchen har selv efterspurgt retningslinjer gennem de sidste 7 år. Der er især behov for konkrete regler for statsstøtte. Der er også behov for særlige krav til Kommissionen i forhold til kontrol af projekter, der opnår EU støtte.

Danske Havne har følgende kommentarer til meddelelsens 8 hovedpunkter:

1. **Foranstaltning 1.** Det nævnes, at centrale TEN-T havne skal sikre, at alternative miljøvenlige brændstoffer er til rådighed i deres havne. Markedsbehov bør som i den danske havnelov afgøre, hvorvidt en privat aktør eller havnen ønsker at investere i havneydelser og faciliteter (fx til bunkering af LNG). Mangel på brugerbehov skaber tomme faciliteter, hvis omkostninger flyttes over på de øvrige brugere. Kravet er ikke med til at skabe effektivitet i havne, men vil i stedet fordyre de samlede transportomkostninger.
2. **Foranstaltning 2.** Danske Havne bifalder, at der i særlig grad vil ydes økonomisk støtte til projekter, der i højere grad sammentænker transportformer og giver bedre adgang til havnene fra landsiden. Det bør være et dansk mål, at dette afspejles i en national handleplan, når de strategiske analyser afsluttes i 2013 og de politiske partier, der står bag aftalen om ”En grøn transportpolitik”, skal drøfte de store spørgsmål om udviklingen af fremtidens infrastruktur. Danmarks sammenkobling af infrastruktur og transportformer har tabt væsentligt terræn i forhold til nabolandene. Dette bekræftes i World Economic Forums [Global Competitiveness Report](#).
3. **Foranstaltning 5.** Kommissionen vil ultimo 2013 klarlægge statsstøttereglerne for infrastruktur. Danske Havne ønsker entydige regler for statsstøtte af havne. Hull havn i England og Wilhelmshafen i Tyskland er begge eksempler på massiv statsstøtte, der udspiller sig i gråzonen af de generelle, eksisterende statsstøtteregler.

4. **Foranstaltning 6.** Kommissionens forudgående analyser har vist, at arbejdsmarkedspolitikken er et problem i meget få lande. Til gengæld er der i de få lande tale om en fastlåst situation, der er historisk betinget. Danske Havne er enige i, at konflikten bør løses i de eksisterende rammer og derfor ikke bør inddrages i Kommissionens forslag.
5. **Foranstaltning 8.** Differentierede skibsafgifter til skibe, der optræder i Environmental Ship Index, bør gives, når det er relevant. Initiativet fungerer i dag bedst i EU's største containerhavne med væsentlig godsomsætning. Differentierede skibsafgifter bør fungere på frivillig basis ud fra en vurdering af havnens økonomiske bæredygtighed og strategi. I en dansk kontekst vil besparelser på skibsafgifter langt fra hænge sammen med investeringsomkostninger til skibes miljøprofil.

Ovenstående kommentarer er Danske Havnes holdning på baggrund af en meget kort tidsfrist, der ikke i tilstrækkelig grad tager højde for grundige konsekvensanalyser på nationalt plan. Danmarks havnelov, der trådte i kraft den 1. april 2012, er et resultat af et grundigt forarbejde og bred enighed i branchen. Det bør sikres, at forslaget ikke hæmmer danske erhvervshavnens mulighed for at udvikle sig som centrale vækstmotorer.

I Kommissionens meddelelse står, at *"EU's strategi er baseret på princippet om at undgå unødigt indblanding i havne, som fungerer godt, og at hjælpe havne, der er sakket bagud, med at indføre god praksis"*. At nogen er "sakket bagud" bør ikke ligge de velfungerende til last. If it ain't broken, don't fix it. En europæisk lovgivning bør have udgangspunkt i et afbalanceret og proportionalt behov.

Med venlig hilsen
Danske Havne

Bjarne Løf Henriksen
Erhvervspolitisk konsulent