

Erhvervs- og Vækstministeriet
Slotsholmsgade 10-12
DK-1216 København K.
Sendt til mails: ldi@evm.dk og bde@evm.dk

Om begrebet statsstøtte i henhold til artikel 107 (1)

Danske Havne er tilfredse med EU KOM's udkast til meddelelse, der baner vej for mere konkrete retningslinjer for statsstøtte til infrastruktur i EU's havne. Danske Havne efterspørger retningslinjer, der skaber en fair og gennemskuelig konkurrence på tværs af transportformer, og som ikke hæmmer den nødvendige udvikling af havne og deres integration i transportkæden.

Afsnit 2.6 vedr. infrastruktur, pkt. 37 lægger op til en pragmatisk tilgang, der fortsat tillader medlemsstater at finansiere infrastruktur i havne som del af den nationale økonomiske politik.

Hvis infrastrukturen både har kommercielle og ikke-kommercielle formål, så hører offentlige investering under traktaten for statsstøtte. Men hvis brugen af infrastrukturen langt overvejende er ikke-kommerciel, fx adgang til og fra havne fra søen og landside, vil finansieringen falde udenfor statsstøtteregeleterne.

Fokus er med andre ord fortsat på værdien for den brede offentlighed. Meddelelsen stemmer overens med Danske Havnes høringssvar om gruppefritagelsesordningen (GBER), hvor Danske Havne opstillede **fire kategorier af havneinfrastruktur** og deres status i forhold til statsstøtte:

1. **Adgang og "forsvar"**. Består af al infrastruktur der giver adgang til havnen fra land (adgang til nødvendige transport faciliteter fra land) eller vand (diger, sluser, uddybning, oprensning, isbrydning, lys, fyr, etc.).
 - Projekter herunder bør have adgang til statsstøtte for etablering og operation/vedligehold da dette har en bredere samfundsmæssig værdi. Følgelig bør det ikke være genstand for godkendelse fra EU KOM.
2. **Havnens infrastruktur**. Herunder kajer, moler, befæstede arealer (veje, flisebelagte områder, m.m.), kloakering, strømføring og vand.
 - Adgang til statsstøtte for etablering og operation/vedligehold, men da dette fremmer færre aktørers interesse, vil dette skulle afgøres af EU KOM.

3. **Havnens supra struktur.** Herunder bygning, lagerbygninger, kontorer, kraner (mobil eller fastmonteret), servicekøretøjer.
 - Adgang til statsstøtte for etablering og operation/vedligehold, men da dette fremmer færre aktørers interesse, vil dette skulle afgøres af EU KOM.
4. **Terminaler og projekt infrastruktur.** Herunder kajer, flydebroer, uddybning langs kajer, etablering af terminaler, adgang til terminaler med tog og fra vej.
 - Er der kun tale om statsstøtte til etablering af infrastruktur og ikke vedligehold bør der være mulighed for statsstøtte (kan være en gråzone i fx projekter udført af staten jf. Leipzig Halle afgørelsen).

Under pkt. 36 bliver der draget paralleller til Leipzig Halle afgørelsen. Danske Havne finder det væsentligt igen at bemærke, at regler for lufthavne ikke kan overføres rent til at omfatte havne. Dels pga. særlige ejerformer, hvor mange lufthavne er ejet af bl.a. investeringsfonde og at baner til takeoff og landing ikke kan sidestilles med havneaktivitet, da lufthavne i højere grad minder om godsterminaler end om erhvervsområder. Havnesektoren adskiller sig fra lufthavne på flere områder, bl.a.:

- Arealanvendelse er vidt forskellig
- Lufthavne (40 pct. indtægt er lufthavnsafgift) men havne (5-15 pct. indtægt er havneafgifter)
- Lufthavne er alle kommercielt aktive mht. forretningsudvikling mens havne hvis ”land lord” model er afhængig af operatørers evne til at tiltrække ny forretning
- Havnes diversitet er væsentligt anderledes end tilfældet i lufthavne. Lufthavne er mere kommercielt drevne mens havne er facilitatorer

Havnenes organisatoriske struktur er væsentlig at forholde sig til i udviklingen af fælles statsstøtteregler, herunder beføjelser jf. havneloven af april 2012. En anden struktur er Copenhagen-Malmö Port, der dels er et tværnationalt selskab og dels lejer kommunale arealer, som er omfattet af en særlov.

Hvordan sonderer Europa-Kommissionen fx mellem havnenes organisationsformer fra overvejende statshavne i Sydeuropa over private havne i England til overvejende regionalt og kommunalt ejede havne i Nordeuropa?

Danske Havne mener, at retningslinjer for statsstøtte bør gælde fremadrettet og for alle havne i EU. Samtidig lægges der fra EU op til et øget fokus på maritim transport og øget investering i havnes sammenhæng med bane og vej. Det kræver offentlig investering. Både offentlige og private investorer vil derfor have stor gavn af utvetydige retningslinjer.

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