

Erhvervs- og Vækstministeriet  
Statsstøttesekretariatet  
Slotsholmsgade 10-12  
DK-1216 København K  
Sendt på mail til om2@evm.dk og Louise Due Dirksen Cifuentes  
(ldi@evm.dk)

12-05-2016

## Høringssvar om ændring af gruppefritagelsesordning

Danske Havne har med interesse læst Europa-Kommissionens udkast til ændring af gruppefritagelsesforordningen med en fælles fortolkning af, hvornår statsstøtte i forbindelse med havne er undtaget fra de generelle statsstøtteregler.

### Danske Havnes interesse i forslaget

Forslaget har interesse, fordi erhvervshavne er en vigtig brik i Danmarks samlede infrastruktur. De fleste danske havne er ejet af kommunerne, men skal virke på et kommercielt og ikke konkurrenceforvridende grundlag. Det betyder, at havnene på trods af det offentlige ejerskab skal drives forretningsmæssigt og som udgangspunkt skal have tilstrækkelige midler til at vedligeholde og udvikle havnen indenfor havnens egen økonomi.

Danske havne er i konkurrence med andre havne i Danmark og i nabolandene. COWI har for nylig for Danske Havne udarbejdet en nabotjekanalyse af havne i de lande vi konkurrerer med. En læring herfra er, at:

1. flere af vores nabolande har adgang til andre og større støtteprogrammer end Danmark/danske havne, og
2. der er en klar tendens til stor forsigtighed hos danske myndigheder i forhold til infrastrukturstøtte, hvor myndigheder fortolker reglerne for statsstøtte til havne så restriktivt, at der kun i meget begrænset omfang ydes støtte til danske havne.

Danske myndigheders forsigtighed med at yde infrastrukturstøtte er først og fremmest et nationalt anliggende, der formentlig kommer af manglende klare regler, hvorfor det er Danske Havnes indtryk og forventning, at klare regler vil kunne bidrage til en mere ensartet og fair tilgang til EU-støtte og national støtte til infrastruktur i Danmark og resten af EU.

### Forslagets udfordringer

Danske Havne mener, at forslaget eksakte indhold bør undersøges nærmere for at sikre en fornuftig implementering og overensstemmelse med praksis:

1. forslaget må ikke forhindre gældende og eventuelle fremtidige finansieringsordninger for udvikling af havneinfrastruktur i forhold til dansk



- praksis. Erhvervs- og Vækstministeriet bør til eksempel forholde sig til muligheden for kommunegaranti til de offentlige havne,
2. der skal være overensstemmelse mellem forslagets definitioner og eksisterende EU-lovgivning, herunder særligt for havne og infrastrukturtyper,
  3. at generelle service interesser (SGEI) bør inkluderes i forslaget, at det defineres, hvad dette dækker over i forhold til danske erhvervshavne,
  4. vedligehold og uddybning er integrerede dele af havnes infrastruktur. Staten har visse oprensingsforpligtigelser i bl.a. gennemsejlingsfarvande. Det bør være lige så naturligt, at staten vedligeholder og udvider både de blå veje til søs som de grå til lands, da dette er i tråd med ligestilling af rammevilkår for alle transportformer,
  5. det er nødvendigt at investere i infrastruktur til alternativ brændstof og strengere krav til miljøvenlige transportløsninger. Derfor bør der være mulighed for at yde støtte til disse dele i det omfang, at det fører til innovation og nytænkning,
  6. at forslaget ikke åbner for meget mere statsstøtte og spekulation i underskudsgivende aktiviteter,
  7. at forslaget har den rette sammenhæng med eksisterende lovgivning og EU-strategi.

#### **Ad 1 – Sikring af dansk finansieringsmodel**

Modernisering af statsstøtteregler for havne bør tage højde for adgang til offentlig investeringsstøtte og -garanti – ikke driftsstøtte. Danske Havne finder det væsentligt at understrege, at danske erhvervshavne er store kapital- og beskæftigelsestunge virksomheder, der uanset organisationsform altovervejende er kommunalt ejet. Erhvervshavnene udvider og vedligeholder store anlæg og har derfor et løbende finansieringsbehov, som i et vist omfang finansieres gennem KommuneKredit.

Transportministeriet er i øjeblikket i gang med en evaluering af havneloven. I den forbindelse er spørgsmålet om låneadgang for havne uanset organisationsform blandt andet et diskussionsemne, hvor der er bred enighed om, at der skal ses på lånemuligheder specifikt med henblik på at fremme mulighederne for finansiering via KommuneKredit.

Det er Danske Havnes vurdering, at forslaget ikke vil få betydning for finansiering af danske erhvervshavnens lånemuligheder via KommuneKredit. Dette ønskes bekræftet af Erhvervs- og Vækstministeriet.

#### **Ad 2 – Definition af havne og infrastrukturtyper**

Danske Havne vurderer, at det ikke er hensigtsmæssigt, at forslagets definitioner i nogle tilfælde er forskellige fra gældende EU-lovgivning og anbefaler at anvende de gældende fælles definitioner.

Forslagets artikel 2	Gældende lov Europa-Parlamentets og	Ikke-gældende lov Forslag til Europa-
----------------------	--	--

	Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring	Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne COM/2013/0296
152) "havn": et land- og vandområde bestående af infrastruktur og udstyr, primært til modtagelse af søfartøjer, disses lastning og losning, opbevaring af varer, modtagelse og levering af disse varer eller ind- og udskibning af passagerer eller anden infrastruktur, der er nødvendig for transportoperatører i havneområdet	»havn«: ethvert specifikt land- og vandområde, som de pågældende medlemsstater har afgrænset, bestående af anlæg og udstyr, som tjener til at lette kommerciel søtransport	"søhavn": et område, der består af et landareal og vand, og som er anlagt og udstyret på en sådan måde, at det først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer; og enhver anden nødvendig infrastruktur for transportvirksomhederne inden for havneområdet
153) "søhavn": havn der hovedsageligt er beregnet til modtagelse af søfartøjer fra havet		

Danske Havne anbefaler, at definitioner af infrastrukturtyper bør holdes op imod allerede definerede støtteberettigede infrastrukturkomponenter i forhold til det transeuropæiske transportnet, da EU bør have dokumenteret erfaring fra praksis.

Fra Forslaget:

- 155) "havneinfrastruktur": infrastruktur og faciliteter, som genererer en direkte indtægt for havneforvalteren, herunder kajpladser til fortøjning af skibe, kajmure, moler og flydende pontonramper i tidevandsområder, indre bassiner, bagfyld- og landindvindingsområder samt transportfaciliteter i havneområdet
- 156) "havesuprastruktur": overfladefaciliteter, bygninger samt mobilt (f.eks. kraner) og fast udstyr med direkte tilknytning til havnens transportfunktion
- 157) "havneadgangsinfrastruktur": enhver type infrastruktur, der er nødvendig for at sikre adgangen fra land, hav eller flod for brugere af sø- eller indlandshavnen, især tilkørselsveje, jernbanespor, bølgebrydere, sejlrender og sluser.

I en gældende EU-forordning<sup>1</sup> oplistes støtteberettigede infrastrukturkomponenter i søtransportinfrastruktur og motorveje til søs. Søtransportinfrastrukturen skal især omfatte:

- a) maritime rum
- b) søkanaler
- c) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
- d) forbindelser mellem havnene og de andre transportformer i det trans europæiske transportnet
- e) diger, sluser og dokområder
- f) navigationshjælpemidler
- g) havneindsejlinger og sejløb til havne
- h) bølgebrydere
- i) motorveje til søs
- j) udstyr i forbindelse hermed
- k) trafiktelematik, herunder elektroniske søfartstjenester og VTMISS.

Danske Havne ser en udfordring i forslagets definitioner af havneinfrastruktur. Ovenstående infrastrukturkomponenter a) til k) er mere dækkende for infrastrukturinvesteringer, der bør undtages de generelle statsstøtteregler, såfremt der er tale om infrastruktur til adgang og forsvar fra sø og land, og at støtten ikke er selektiv men potentielt gavner hele regionen og bagland samt skaber bedre forbindelse til nationale og europæiske transportkorridorer.

### **Ad 3 – Generelle service interesser**

Danske Havne mener, at infrastruktur der understøtter generelle service interesser (SGEI) bør inkluderes i forslaget. Det er ikke defineret, hvad dette dækker over i forhold til danske erhvervshavne. Til eksempel kan nævnes, at danske havne har modtagepligt (Havneloven § 5). Et lands forsyningssikkerhed, bl.a. qua en moderne havnesektor, kan kategoriseres under SGEI. Havnes beredskab til at bekæmpe ildebrand, terror hændelser, olieudslip eller adgang til kystvagt kræver alle investering i generel infrastruktur og adgangsveje. Investeringer af denne type bør have adgang til statsstøtte grundet en tydelig positiv samfundsøkonomisk effekt af investeringen.

### **Ad 4 – Oprensning**

Det er Danske Havnes vurdering, at forslagets definition er en udfordring for gældende dansk praksis.

Forslagets artikel 2	<b>Gældende lov</b> Bekendtgørelse nr. 1130 af 23/09/2015 om bypass, nyttiggørelse og klappning	<b>Ikke-gældende lov</b> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling
----------------------	--	--

<sup>1</sup> EU-forordning nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om **Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet** og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, afsnit 4, artikel 20

	af optaget havbundsmateriale	af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne COM/2013/0296
158) "opmudring": fjernelse af sand, aflejring eller andre stoffer fra bunden af vandvejen til en havn for at søfartøjer kan få adgang til havnen	"Oprensnings- og uddybningsmateriale": Havbundsmateriale, der fremkommer ved oprensning eller uddybning af havne og sejlrender, eller når der i andre tilfælde er brug for oprensning eller uddybning på søterritoriet, jf. § 20 c i lov om råstoffer. Dette omfatter alle tilfælde, hvor der er behov for at fjerne havbundsmateriale for at vedligeholde eller forøge vanddybden eller for at anbringe et anlæg m.v. på havbunden, og hvor fjernelsen er tilladt	"oprensning": fjernelse af sand, sediment eller andre stoffer fra bunden af vandvejen til en havn for at søfartøjer kan få adgang til havnen; det omfatter både den oprindelige materialejernelse (uddybning) og oprensning for at holde vandveje tilgængelige
159) "opmudring for at holde vandveje tilgængelige": opmudring, der regelmæssigt udføres for at holde vandveje tilgængelige		

Oprensning forbundet med adgangsveje til havnen må anses som en ikke-økonomisk aktivitet – også for så vidt angår løbende oprensning for at holde vandveje tilgængelige, hvorfor dette foreslås tydeligere specificeret i forslaget. Vedligehold og uddybning er integrerede dele af havnes infrastruktur. Staten har visse opretningsforpligtigelser i bl.a. gennemsejlingsfarvande. Det bør være lige så naturligt, at staten vedligeholder og udvider både de blå veje til søs som de grå til lands, da dette er i tråd med ligestilling af rammevilkår for alle transportformer.

#### **Ad 5 – Miljøinfrastruktur**

Danske Havne opfordrer Kommissionen til, at formulere en definition i forhold til miljøinfrastruktur i havne jf. reference i indledende betragtning stk. 5, da denne type af infrastruktur både kan være infrastruktur som suprastruktur:

"... Det er nødvendigt at investere, navnlig for at tilpasse havneadgangsinfrastruktur samt havneinfrastruktur og -suprastruktur til en større flåde med en mere kompleks sammensætning, brugen af infrastruktur til alternativt brændstof og strengere krav til miljøresultater..."

En definition af miljøinfrastruktur i havne skaber endvidere behov for at tilføje dette som et nyt punkt (c) under artikel 56b, stk. 2:

”(ny) for infrastruktur tilpasset til alternativt brændstof og/eller strengere krav til miljøresultater”

#### **Ad 6 – At forslaget ikke bør åbne for uheldig statsstøtte**

Ud fra forslaget betragtning nr. 7 rejser Danske Havne spørgsmål, om der muligvis åbnes for, at der kan spekuleres i infrastrukturinvesteringer med driftsunderskud:

”For at være proportional bør støtten ikke overstige den i denne forordning fastsatte maksimale tilladte støtteintensitet, som for søhavne afhænger af investeringsprojektets størrelse. Støttebeløbet bør ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen...”

Artikel 56b, stk. 7 har i sammenhæng med støtteintensiteten i stk. 4 (a)-(d) til formål at begrænse opdeling af projekter i mindre dele for at udnytte maksimal statsstøtte. Den såkaldte salami-metode. Danske Havne ser en fejl i denne metode, da havnes udviklingsprojekter ikke nødvendigvis hænger sammen, selvom de udføres på samme tid.

#### **Ad 7 – Forslaget bør kædes sammen med eksisterende EU-strategi**

Behovet for transparent støtte nævnes i EU-hvidbogen fra 2011 ”En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem”:

Annex I, stk. 4. Et ”Blue Belt” til søs og markedsadgang til havne...indrette passende havnefaciliteter (”Blue Lanes”)...Øge gennemsigtigheden, når det gælder havnes finansiering, tydeliggøre, hvor offentlige midler til de forskellige havneaktiviteter ender, med henblik på at undgå konkurrencefordrejning.

Behovet for at investere i Europas havneinfrastruktur og forsyningssikkerhed samt effektiv transport mellem land og sø er nævnt i samme EU-hvidbog:

”Ad 27. Ved kysterne er der brug for flere og mere effektive indgangssteder til de europæiske markeder, så man undgår unødigt trafik på tværs af Europa. Søhavne er vigtige logistikcentre og kræver effektive forbindelser til baglandet. Udvikling af havnene er vigtig for at kunne håndtere de øgede mængder gods både med nærskibsfart inden for EU og i resten af verden.

Ad 36. Et fælles europæisk transportområde skal lette bevægeligheden for borgere og gods, sænke omkostningerne og øge den europæiske transports bæredygtighed... Markedsadgangen til havnene skal yderligere forbedres.

Ad 41. Transporttjenesternes kvalitet, tilgængelighed og pålidelighed vil få stigende betydning i de kommende år, bl.a. på grund af den aldrende befolkning og behovet for at fremme den offentlige transport. Attraktive afgangsfrekvenser, komfort, let

adgang, pålidelighed og intermodal integration er de vigtigste kendetegn ved kvalitetsservice. Oplysninger om rejsetid og alternative ruter er ligeledes relevante for at sikre en gnidningsløs dør-til-dør-transport både for passagerer og gods.”

Sidstnævnte stk. 41 dækkes af den aktuelle havneforordning, der er pt behandles i trilog forhandling under det hollandske EU-formandskab. Kommissionens forslag til gruppefritagelse bør referere til de øvrige referencer i EU-hvidbogen samt anden relevant og gældende EU-lovgivning.

Danske Havne bidrager gerne til en mere detaljeret drøftelse og ser frem til Erhvervs- og Vækstministeriets svar på ovennævnte vurdering.

Med venlig hilsen,  
Bjarne Løf Henriksen  
Erhvervspolitisk konsulent Danske Havne  
[blh@danskehavne.dk](mailto:blh@danskehavne.dk)