

Jan Fritz Hansen  
Danmarks Rederiforening

7. maj 2007

## NOTAT

### Stikord om grønbogen til høring i Folketinget

- Positivt at også Kommissionen sætter fokus på skibsfarten og understreger, at rederierhvervet er vigtigt for europæisk økonomi og en del af globaliseringen. Stemmer godt overens med "Danmark som Europas førende søfartsnation". Der er også et udmærket fokus på miljøet.
- Skibsfart er på mange måder et specielt erhverv, hvor samspillet mellem det globale og det regionale konstant er i fokus.
- 80 procent af omsætning uden for EU – landbrug og industri har mest i EU – vi er Danmarks mest globaliserede.
- Samtidig er markederne åbne, så vi konkurrerer med rederier fra hele verden. Vi opererer altså i et globalt marked uden noget egentligt hjemmemarked.
- Samtidig er søfart også vigtig for EUs interne transportbehov – 40 procent transporteres til søs, og særligt på grund af trængsels- og miljøproblemer er der et ønske om at forøge denne andel.
- Giver særlige udfordringer for reguleringen af erhvervet.
- Globale konkurrencesituation er der taget højde for ved EUs statsstøttereigningslinier, der muliggør de konkurrencedygtige rammevilkår vi via tonnageskat og DIS har i Danmark og de andre EU-lande. Det fortsatte behov for disse regler understreges også i grønbogen – det er helt afgørende og meget positivt.
- Miljøregler og tekniske krav til skibene bør vedtages via FN-organisationen IMO – det er den eneste måde man kan sikre reel effekt for eksempel på olietransporterne igennem de danske stræder – regler der alene retter sig mod EUs egne skibe har ingen effekt (blå vs. Røde skibe). IMO fungerer rimeligt tilfredsstillende – udfasning af enkeltskrog og ISPS koden er gode eksempler. Det skal ikke undermineres ved EU særregler, IMO-medlemskab, mv. Søfarten står for transport af 90 procent af verdenshandelen, men kun 1,8 procent af eksempelvis CO2 udledningen. Det er således også et meget energieffektivt erhverv.
- Endelig spiller den globale og åbne konkurrencesituation også en rolle for EUs interne transportpolitik. Skal skibsfart tage en større del af den interne transport skal rammerne om søfarten effektiviseres yderligere. Det betyder effektivisering af havne, infrastrukturinvesteringer, der fjerner flaskehalse i og til havne, smidiggørelse af toldprocedurer og anden kontrol. I grønbogen rejses spørgsmålet om der er behov for et "fælles europæisk maritim rum" og nogle kommissionseksperter lægger op til at det kan betyde særkrav vedr. bemanning, tekniske regler, markedsadgangsrestriktion - et fortress Europe. Det må vi kraftigt advare mod – man bør bygge videre på de liberale principper, der har ledt op til den store succes, som søtransport er i dag.

- Indtil nu har EU med få undtagelser fulgt disse principper om globale regler, global konkurrenceevne og liberal markedsadgang – det har været en succes – europæiske rederier har kunnet modstå konkurrence fra Fjernøsten, handelsflåderne er i vækst og erhvervet bidrager markant til EUs økonomi – vi forventer at denne vækst vil forøges i de kommende år.
- Der er kun få egentlige søfartsnationer i EU, og Danmark er efterhånden den største – vigtigt at Danmark hele tiden taler med aktiv stemme til støtte for globalt orienterede løsninger, baseret på kvalitetssøfart.