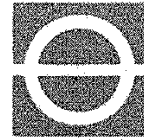


DANSKE HAVNEVIRKSOMHEDER
H.C. Andersens Boulevard 18
DK-1787 København V
www.dkchv.dk



Trafikudvalget
Folketinget, Christiansborg
1240 København K.

Den 12. oktober 2009

Statsstøtte til tyske terminaloperatører

Vedlagt følger til Trafikudvalgets orientering kopi af brev af 12. oktober 2009 om statsstøtte til tyske havneoperatører til transportminister Lars Barfoed fra Danske Havnevirksomheder.

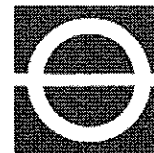
Brancheforeningen Danske Havnevirksomheder ønsker med brevet at henlede transportministerens opmærksomhed på, at den tyske forbundsregering har modtaget en ansøgning om statsstøtte til tyske havneoperatører.

Det er Danske Havnevirksomheders vurdering, at statsstøtten vil forringe danske havneoperatørers konkurrenceevne. Det er samtidig Danske Havnevirksomheders vurdering, at statsstøtten er i strid med EU's retningslinjer for statsstøtte.

Med brevet opfordrer Danske Havnevirksomheder på den baggrund transportministeren til at tage sagen op med Kommissionen.

Med venlig hilsen

T.B. Larsen
Formand



Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Den 12. oktober 2009

Statsstøtte til tyske terminaloperatører

Danske Havnevirksomheder ønsker med denne henvendelse at henlede transportministerens opmærksomhed på, at den tyske forbundsregering har modtaget en ansøgning om statsstøtte til tyske havneoperatører.

Det er Danske Havnevirksomheders vurdering, at statsstøtten vil forringe danske havneoperatørers konkurrenceevne. Det er samtidig Danske Havnevirksomheders vurdering, at statsstøtten er i strid med EU's retningslinjer for statsstøtte. Danske Havnevirksomheder skal derfor opfordre transportministeren om at tage sagen op med Kommissionen.

Den tyske erhvervsorganisation for terminaloperatører ZDS (Zentralverband Deutsche Seehafenbetriebe) anmodede i sommeren 2009 forbundsregeringen om statsstøtte til tyske terminaloperatører.

ZDS ansøger om tilskud til betaling af koncessionsafgifter, afskrivninger og andre faste udgifter for en række terminaler i Hamborg og Bremen, der midlertidigt er eller vil blive sat ud af drift.

Denne "vinter-søvnordning" vil gøre det muligt for terminaler til at forblive operative, så de kan komme i drift igen, når konjunkturerne vender.

Statsstøtten ville i henhold til EU-retten uden tvivl betegnes som ulovlig statsstøtte. ZDS argumenterer imidlertid for, at ordningen er forenelig med Kommissionens meddelelse "*Ændring af de midlertidige rammer for statsstøtte, der ydes for at lette adgangen til finansiering under den nuværende finansielle og økonomiske krise*", der blev vedtaget den 17. december 2008 og gælder indtil 31. december 2010.

De midlertidige rammebetingelser muliggør således, at der i et begrænset tidsrum ydes visse former for statsstøtte for at afhjælpe disse vanskeligheder. Statsstøtte inden for de midlertidige rammebetingelser skal dog fortsat opfylde de almindelige statsstøtteprincipper om proportionalitet og nødvendighed og skal samtidig erklæres forenelig med fællesmarkedet på grundlag af traktatens artikel 87, stk. 3, litra b).

Det vil sige, at statsstøtten skal afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi. Det gælder således, at denne forstyrrelse skal påvirke hele den pågældende medlemsstats økonomi og ikke blot en region i medlemsstaten, jf. De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans udtalelse herom.

På trods af at den maritime sektor er hårdt ramt i Tyskland såvel som i Danmark og resten af EU, er det Danske Havnevirksomheders vurdering, at ovenstående betingelse ikke er opfyldt. For det første udgør den nuværende økonomiske situation i den tyske havnesektor ikke en alvorlig forstyrrelse i landet økonomi, og for det andet er statsstøtten isoleret rettet mod terminaloperatører i Hamburg and Bremen.

De midlertidige rammebetingelser for statsstøtte åbner imidlertid op for, at statsstøtte kan tildeles enkelt virksomheder. Det gælder i tilfælde, hvor støtten kan hjælpe med til at åbne op for långivning til erhvervslivet eller fremmer investeringer i en fremtid med et lavt kulstofforbrug.

Danske Havnevirksomheder mener ikke, at ZDS's anmodning om statsstøtte kan retfærdiggøres med henvisning til, at støtten enten løser problemer med långivning til erhvervslivet eller fremmer bæredygtige investeringer.

Danske Havnevirksomheder mener, at lige konkurrencevilkår for europæiske terminaloperatører er en forudsætning for en effektiv europæisk havnesektor. Statsstøtte er derfor en uholdbar løsning, der uundgåeligt vil forringe konkurrenceevnen i EU's maritime sektor. Danske Havnevirksomheder kan derfor under ingen omstændigheder acceptere, at den tyske forbundsregering indfører protektionistiske statsstøtteordninger til fordel for terminaloperatører i Hamborg og Bremen.

Lige markedsvilkår er en afgørende forudsætning for virkeliggørelsen af en effektiv og konkurrencedygtig havnesektor og for at realisere regeringens målsætning om, at mere gods skal flyttes fra vej til søen, jf. aftalen om en Grøn Transportpolitik af den 29. januar 2009 og regeringens Godsredegørelse af 14. april.

Dette synspunkt er bakkes op af erhvervs- og økonomiministeren, der i Børsen den 18. september 2009 i forbindelse med overvejelser om tyske statsstøtte til rederiet Hapaq-Lloyed udtalte følgende:

"Det er ikke i dansk skibsfarts interesse, at der indledes et subsidie-kapløb blandt EU-landene om, hvem der så at sige kan give mest direkte statsstøtte til sine rederier".

Erhvervs- og Økonomiministeren udtalte ligeledes, at hun – såfremt det tyske forslag vurderes at indeholde konkurrenceforvridende aspekter – vil tage kontakt til Kommissionen, der i sidst ende skal godkende nationale støtteordninger.

Danske Havnevirksomheder skal på den baggrund opfordre transportministeren til at følge sagen om statsstøtte til tyske terminaloperatører tæt og i givet fald tage sagen op med Kommissionen.

Til transportministerens orientering fremsendes brevet til Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen



T.B. Larsen
Formand

