



NOTAT

[Det talte ord gælder]

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN

22. marts 2013

**Bidrag til samråd vedr. vækstplanen samt DIS-ordningen og tonnageskatten – de maritime statsstøtterelevanter stillet efter ønske fra Kim Andersen (V) og Preben Bang Henriksen (V).**

**Samrådsspørgsmål AF:**

”Erhvervs- og vækstministeren bedes oplyse, hvilke initiativer regeringen agter at tage i forhold til handlingsplanen for Det Blå Danmark, og i givet fald hvornår? Herunder bedes det oplyst, hvorvidt regeringen har overvejelser om at ændre de gældende regler vedrørende tonnageskatten og DIS-ordningen.”

ERHVERVS-OG  
VÆKSTMINISTERIET  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50  
Fax 33 12 37 78  
CVR-nr 10 09 24 85  
evm@evm.dk  
www.evm.dk

[Indledning]

Jeg er blevet bedt om at svare på, hvilke initiativer regeringen agter at tage i forhold til Vækstplanen for Det Blå Danmark. Herudover ønskes det oplyst, hvorvidt regeringen har overvejelser om at ændre de gældende regler vedrørende tonnageskatten og DIS-ordningen.

Lad mig starte med at sige, at Det Blå Danmark er en af vores klare styrkepositioner. Virksomhederne i klyngen står for op mod en fjerdedel af den samlede danske eksport og cirka 10 % af den samlede produktion i Danmark.

Tallene taler for sig selv. Men potentialet er større endnu. Derfor har regeringen fremlagt Vækstplanen for Det Blå Danmark.

*[Status for arbejdet med vækstplanen]*

Jeg har tidligere haft lejlighed til at orientere udvalget om Vækstplanen for Det Blå Danmark.

Den 24. januar orienterede jeg udvalget i forbindelse med den høring om vækstplanen, som I arrangerede.

Som svar på et spørgsmål stillet efter anmodning fra udvalget har jeg ligeledes den 22. februar oversendt et detaljeret skema med en tidsplan for gennemførelsen af de enkelte initiativer i vækstplanen.

Baseret på drøftelserne her i udvalget har jeg med glæde noteret mig, at vi her har et område, hvor vi bredt i Folketinget er enige om, at der er behov for at gøre en særlig indsats, ligesom der er bred enighed om den generelle retning for indsatsen.

Jeg vil i dag benytte mig af lejligheden til at orientere om et par af de centrale initiativer, som vi har iværksat i forbindelse med Vækstplanen for Det Blå Danmark.

*[Visionerne i vækstplanen]*

Vækstplanen er baseret på anbefalingerne fra Vækstteamet for Det Blå Danmark og indeholder 3 visioner:

- 1) Danmark skal være Europas maritime centrum.
- 2) Grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark.

- 3) Væksten i den maritime klynge skal understøttes af stærke danske kompetencer.

Visionerne understøttes af 38 konkrete initiativer, som skal sikre, at de bliver til virkelighed. Og regeringen er i fuld gang med implementeringen i tæt samarbejde med erhvervslivet.

*[Den første vision: Markedsføring af Det Blå Danmark – grøn maritim konference]*

I forhold til den første vision i vækstplanen om, at Danmark skal være Europas maritime centrum, så er vi i gang med at styrke markedsføringen af Det Blå Danmark.

Formålet er at tiltrække flere udenlandske virksomheder og investeringer til Danmark samt at øge efterspørgslen efter danske maritime løsninger. Det gælder ikke mindst efterspørgslen efter grønne maritime løsninger, hvor danske virksomheder står stærkt.

Vi planlægger at afholde en stor international konference om grøn skibsfart i København til næste forår.

Konferencen skal sætte Danmark på det maritime verdenskort og markedsføre Danmark som kernen i det maritime Europa. Den skal samtidig være et udstillingsvindue for dansk kvalitetsskibsfart og grønne maritime løsninger.

Konferencen skal holdes i samarbejde med erhvervslivet og erhvervsorganisationerne. Konferencen skal tiltrække beslutningstagere og danske udstyrsproducenter.

*[Konkurrencedygtige og tidssvarende rammevilkår]*

Tiltrækning og fastholdelse af udenlandske virksomheder kræver imidlertid, at det er attraktivt at drive maritim virksomhed i Danmark.

Vores rammebetingelser skal være konkurrencedygtige, og de skal være tidssvarende.

Det handler både om vores lovgivning, men også den måde, som vi administrerer reglerne på.

For at udenlandske virksomheder, der er interesseret i at etablere sig i Danmark, oplever en god og koordineret service fra myndighedernes side, vil vi etablere én myndighedsadgang for udenlandske rederier og investorer.

Når det gælder selve reglerne, har regeringen den 28. februar fremsat forslag til ændring af Søløven og forskellige andre love, der skal sikre konkurrencedygtige rammevilkår og samtidig høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold samt beskyttelse af klima og miljø.

I forslaget indgår blandt andet, at det skal være lettere for udenlandske rederier at få skibe under dansk flag. Samtidig skal det give mulighed for, at danske rederier kan eje skibe

under fremmed flag, så længe skibene opereres fra Danmark.

Forslaget indeholder herudover skærpede sikkerhedsmæssige krav til sejlads i de arktiske farvande.

Med forslaget lægger regeringen herudover op til en styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri ved at skabe en bedre sikring af såvel den søfarende som den søfarendes nærmeste pårørende i forbindelse med overfald, hvor den søfarende tages som gidsel.

Også de administrative byrder har en betydning for konkurrenceevnen og effektiviteten hos virksomhederne i Det Blå Danmark, fordi de tager tid og ressourcer fra virksomhederne og belaster de søfarende.

Regeringen arbejder generelt for administrative lettelser i forbindelse med internationale og danske regler på området.

Regeringen støtter for eksempel varmt op om EU's Blue Belt-projekt, som har til formål at lempe toldkontrollerne af skibe i EU og dermed lette de administrative byrder for skibsfarten. Det kan man bl.a. ved at genbruge eksisterende data fra den overvågning, der allerede sker af skibe i EU-farvande.

Samtidig ser vi på, hvordan vi kan gøre vores egen administration mindre byrdefuld, fx gennem digitalisering af ansøgninger og indberetninger.

Jeg forventer, at de første digitale løsninger til ansøgning af sønæringsbeviser og besætningsfastsættelser går i luften senere på året.

Ansøgninger og indberetninger vil også kunne foregå på engelsk.

*[Den anden vision i vækstplanen: Grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark]*

Også i forhold til den anden vision i vækstplanen om at grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark, har regeringen igangsat en række centrale initiativer, som jeg gerne vil fremhæve.

*[Potentialet i efterspørgsel efter mere miljøvenlige og energieffektive løsninger]*

Skibsfartserhvervet står over for en omfattende grøn omstilling i de kommende år.

Nye krav til mere miljøvenlige og energieffektive løsninger og stigende omkostninger til brændstof skaber en stadig stigende interesse for og efterspørgsel efter grønne maritime løsninger.

Løsninger, som danske virksomheder kan levere til gavn for både væksten og beskæftigelsen i Danmark – og miljøet generelt.

Danske udstyrsproducenter er førende i forhold til miljø- og klimavenlige løsninger inden for eksempelvis energieffektiv bundmaling, udstyr til rensning af udstødningsgas for svovl (scrubbere, som de også kaldes) og anvendelsen af LNG (flydende naturgas) som alternativt brændstof.

Løsningerne kan typisk installeres på eksisterende skibe og derved gøre dem mere energieffektive og reducere skibenes miljøbelastning. Det er det, man populært kalder retrofit af skibe.

Det gavner miljøet, og det vil i nogle tilfælde også være med til at reducere omkostningerne hos rederierne.

For at fremme efterspørgslen efter grønne maritime løsninger har regeringen etableret en tilskudspulje til grønne maritime demonstrationsprojekter på 20 mio. kr.

Puljen er en del af den grønne omstillingspakke, som regeringen og Enhedslisten afsatte i forbindelse med finansloven for 2013.

Der har været åbent for ansøgninger siden den 8. marts. Ansøgningsfristen er 5. april.

Puljen vil yde tilskud til demonstrationsprojekter, der har til formål at udvikle eller demonstrere nye maritime grønne løsninger inden for:

- Bygning af skibe i nye letvægtsmaterialer
- Miljø- og klimamodernisering (såkaldt retrofit) af eksisterende skibe, og endelig
- Anvendelse af alternative drivmidler til skibe

Jeg håber, at vi kan støtte de første projekter inden sommer.

*[Partnerskab om retrofit]*

Normalt bliver nye løsninger brugt på nye skibe. Der er imidlertid også en udfordring i forhold til at få eksisterende skibe gjort mere miljøvenlige.

Regeringen har derfor også taget initiativ til at etablere et partnerskab om maritimt retrofit, som netop handler om klima- og miljømodernisering af eksisterende skibe.

Deltagerne i partnerskabet omfatter rederierne, de udstyrsproducerende virksomheder og relevante myndigheder, og de har allerede haft de første indledende møder.

Det er mit håb, at partnerskabet i løbet af 2013 kan igangsætte konkrete samarbejdsprojekter, som kan bidrage til at udbrede grønne maritime løsninger.



Det er i høj grad internationale regler, der sætter rammen for, hvilke maritime løsninger, der bliver efterspurgt. Derfor opruster regeringen også vores indsats for at påvirke den internationale regeldannelse.

*[Tredje vision: Væksten i den maritime klynge skal understøttes af stærke danske kompetencer]*

Det bringer mig frem til det sidste initiativ, som jeg vil fremhæve i relation til den tredje vision i vækstplanen om, at væksten i den maritime klynge skal understøttes af stærke danske kompetencer.

Netop adgangen til kompetente og højt kvalificerede medarbejdere er fundamentet for Det Blå Danmark.

Der er en kraftigt stigende efterspørgsel på offshoreområdet i disse år som følge af den øgede offshore aktivitet både inden for bl.a. havvindmøller og i Arktis.

Der er arbejdsløshed i Danmark. Men samtidig efterspørger virksomheder i vækst inden for blandt andet offshoreområdet medarbejdere med de rette tekniske kompetencer.

Regeringen har derfor nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af erhvervet, uddannelsesinstitutioner og myndigheder, som er i gang med at afdække offshore-branchens kompetencebehov. Arbejdsgruppen forventes at præsentere sine anbefalinger og konkrete forslag inden udgangen af juli 2013.

*[Overgang til anden del af samrådsspørgsmålet vedrørende DIS og tonnageordningen]*

I forhold til anden del af samrådsspørgsmålet om tonnageskatten og DIS-ordningen vil jeg gerne begynde med at slå fast, at det er min klare overbevisning, at DIS-ordningen og tonnageskatten er et afgørende rammevilkår for dansk skibsfart.

Det maritime område er præget af hård international konkurrence. Hvis vi vil bevare og udbygge Det Blå Danmark, er det helt afgørende, at vi fortsat kan tilbyde virksomhederne gode og stabile rammebetingelser, som løbende udvikles og gøres mere tidssvarende i forhold til den generelle udvikling.

Regeringen har derfor ikke planer om at ændre disse ordninger.

*[Betydningen af DIS og tonnage i national og international sammenhæng]*

Siden DIS-ordningens indførelse er det gået fremad.

Antallet af skibe under dansk flag er vokset markant siden oprettelsen af DIS-registret.

Tonnageskatten og DIS-loven er rammevilkår, som er medvirkende til, at vi i dag har et søfartserhverv, som giver os en helt central, global styrkeposition. Danmark er i dag den

18. største flagstat i verden og den 4. største operatør, idet vi opererer en meget stor udenlandsk tonnage.

Ved at have skibe under dansk flag fastholder vi viden og sikrer samtidig, at den landbaserede industri har mulighed for at vokse og skabe danske arbejdspladser på land.

Skibe under dansk flag betyder, at rederierne etablerer kontorer i Danmark og dermed arbejdspladser. Men det er ikke de eneste arbejdspladser, der skabes i land.

Skibe under dansk flag skaber også arbejdspladser for eksempel shipping-firmaer, skibsmæglere, havne, logistikvirksomheder, værfter samt industri- og servicevirksomheder, som leverer udstyr, komponenter og service til skibe.

Danske udstyrsproducenter leverer også dele til de danske skibe, som bygges i udlandet.

Danske skibe udgør med andre ord "et hjemmemarked" for udstyrsindustrien trods industriens globale profil. Derfor skal det fortsat være konkurrencedygtigt at sejle under dansk flag.

*[Revision af de maritime statsstøtteretningslinjer]*

Både tonnageskatteordningen og DIS-ordningen er godkendt efter Europa-Kommissionens retningslinjer om statsstøtte til søtransportsektoren.

Statsstøtteretningslinjerne har gjort det muligt for søfarten i EU at modstå den stigende globale konkurrence. Det har endda vendt den tonnage-tilbagegang i EU, som vi tidligere var vidne til.

Og det har vi haft gavn af i Danmark.

Regeringen har over for Kommissionen tilkendegivet, at EU har en klar og åbenbar interesse i at opretholde handelsflåder og maritime kompetencer. Det gør os i stand til at konkurrere effektivt på globalt plan.

Ikke mindst i lyset af, at næsten 90 pct. af EU's udenrigshandel foregår ad søvejen.

Regeringen har lagt vægt på, at retningslinjernes grundelementer videreføres uændret i forbindelse med Kommissionens igangværende modernisering af reglerne.

Men vi finder også fra regeringens side, at det er afgørende, at retningslinjerne løbende udvikles i tråd med udviklingen i den maritime sektor.

Fra dansk side har vi derfor foreslået at gøre retningslinjerne mere fleksible, tidssvarende og i bedre overensstemmelse med udviklingen og konkurrencesituationen i den maritime sektor.

*[Afrunding]*

Lad mig slutte af med at sige, at regeringen er i fuld gang med at implementere initiativerne i Vækstplanen for Det Blå Danmark.

Det er fordi vi gerne vil udnytte den danske styrkeposition til at skabe ny vækst og nye job i Danmark.