



Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN

8. september 2016

Besvarelse af spørgsmål 272 alm. del stillet af udvalget den 19. august 2016 efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Anders Johanson (KF)

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Er ministeren enig i, at der ikke vil være tale om ulovlig statsstøtte i henhold til EU's regler om statsstøtte, såfremt statsstøtten ydes til infrastruktur, eksempelvis nye ydermøler i forbindelse med projektet om udvidelse af Søby Havn, forudsat at Søby Havn, som det er tilfældet, kun udfører aktiviteter, som kunne være udført i en kommunal havn?

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
evm@evm.dk
www.evm.dk

Svar:

Det skal indledningsvist bemærkes, at jeg som erhvervs- og vækstminister ikke finder det korrekt at udtale mig om den konkrete sag vedrørende Søby Havn, idet en række myndigheder, herunder Kystdirektoratet samt Trafik- og Byggestyrelsen pt. behandler en ansøgning om tilladelse til at udvide havnen, hvori spørgsmål om statsstøtte også indgår.

Jeg kan derimod som minister svare generelt på, hvordan Kommissionen, efter praksis vurderer statsstøttespørgsmål i forbindelse med havne. Det bemærkes, at kun EU-Kommissionen har kompetence til at træffe afgørelse om forenelig statsstøtte i henhold til Traktaten under ansvar for EU-domstolen i Luxembourg.

Det følger af EU-traktatens art. 107, stk. 1, at kun støtte til virksomheder falder ind under statsstøttebegrebet. Kommissionen og EU-domstolen har fortolket virksomhedsbegrebet bredt, således at virksomheder defineres som enhver enhed, dvs. også offentlige og non-profit enheder, der udøver økonomisk aktivitet. Økonomisk aktivitet består i at udbyde varer og/eller tjenesteydelser på et marked i konkurrence med andre markedsdeltagere. En havns organisering eller kommunale ejerskab vil således ikke i sig selv undtage havnen fra at være omfattet af EU-statsstøttereglerne.

Investeringer i infrastruktur, som er nødvendige for de offentlige almennyttige aktiviteter, som staten eller de offentlige myndigheder er ansvarlige for, når de udøver offentlig myndighed, er ikke underlagt statsstøtte-

reglerne. Det drejer sig f.eks. om sikkerhedsforanstaltninger, overvågning af søfarten, trafikkontrol m.m.

Derimod er det slået fast med Kommissionens og EU-domstolens afgørelser i sagen om lufthavnen i Leipzig-Halle, at investering i infrastruktur anlæg eller udvidelse af infrastruktur anses for kommerciel økonomisk aktivitet og vil indebære statsstøtte, såfremt infrastrukturen efterfølgende udnyttes kommercielt på markedet. Når en kommunalt ejet havn modtager offentlig støtte til udvidelse af anlægsinfrastruktur og denne efterfølgende udnyttes kommercielt, kan det således ikke udelukkes, at der vil være tale om statsstøtte.¹

Statsstøtte kan imidlertid udelukkes, hvis det kan påvises, at den offentlige finansiering - f.eks. gennem offentlige lån og garantier - foretages på markedsvilkår i overensstemmelse med, hvad en markedsøkonomisk investor ville acceptere i en lignende situation. Det skal i så fald påvises, at der de facto ville være markedsøkonomiske investorer, der ville acceptere de konkrete finansieringsvilkår og afkast på samme tidspunkt, som den offentlige myndighed investerer i havnen.

Støtten til en havn ville derudover kunne indrettes foreneligt med statsstøttereglerne, som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, hvis de nærmere vilkår i Kommissionens beslutning (2012/21/EU) herom er opfyldt. Disse regler giver mulighed for at definere støtte til havne som offentlig økonomisk kompensation for tildeling af en public service opgave til en virksomhed ved en officiel retsakt, f.eks. en kontrakt. Anvendelse af Kommissionens beslutning forudsætter, at den gennemsnitlige årlige trafik i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvori tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget, ikke overstiger 300.000 passagerer for havnes vedkommende. Herudover kan kompensationen/støtten kun gives for 10 år ad gangen.

Herudover skal det bemærkes, at Kommissionen aktuelt arbejder på at gruppefritage statsstøtte til havne i visse situationer. Afhængigt af den endelige udformning af disse regler, der forventes vedtaget i foråret 2017, kan det ikke udelukkes, at støtte til udvidelse af en havn, under nærmere vilkår, ville kunne anses som forenelig statsstøtte.

Det skal endeligt bemærkes, at statsstøtte, der ikke forud for tildelingen kan erklæres lovlig, med hjemmel i Kommissionens regler for forenelig statsstøtte (som eksempelvis beskrevet ovenfor), vil skulle anmeldes til og

¹ Se bl.a. Kommissionens afgørelser i sager; C 39/2009 offentlig finansiering af havneinfrastruktur i Ventspils, Letland, SA.38302 af 27. marts 2014 Italien Havnen i Salerno, SA.30742 (N/2010) af 22. februar 2012 Litauen Opførelse af infrastruktur til passager- og fragtfærgeterminaler i Klaipeda (EUT C 121 af 26.4.2012, s. 1), SA.35418 (2012/N) af 2. juli 2013 Grækenland - Udvidelse af Piræus havn (EUT C 256 af 5.9.2013, s. 2).

godkendes af EU-kommissionen i henhold til Traktatens art. 108, før statsstøtten ville kunne ydes.

Med venlig hilsen

Troels Lund Poulsen