



Transportministeren

Europaudvalget
Folketinget

7. februar 2023
2023-581

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Folketingets Europaudvalg har i brev af 20. januar 2023 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Spørgsmål nr. 5:

Ministeren bedes oplyse, hvilke yderligere krav og støttemuligheder i regi af TEN-T det vil medføre for Aalborg Havn og Danmark, hvis Aalborg Havn klassificeres som en indlandshavn og Limfjorden som en indre vandvej, samt hvorvidt ministeren kan støtte forslaget fra MEP Pernille Weiss (jf. Børsen den 11. januar 2023) om at Aalborg Havn kategoriseres som en indlandshavn i TEN-T-hovednettet.

Svar:

Klassificeringen af danske farvand hører under erhvervsministerens ressort, hvor erhvervsministeren for så vidt angår ordførerens spørgsmål oplyser følgende:

Dansk erhvervsliv skal have gode vækst- og konkurrencevilkår. Regeringen vil derfor udarbejde en strategi for danske havne, der giver grundlag for at tilvejebringe kommercielle investeringer. Aalborg Havns indsats for at styrke den lokale vækst- og erhvervsudvikling er i den forbindelse prisværdig.

Regeringen er dog ikke indstillet på at støtte forslaget om at kategorisere Aalborg Havn som en indlandshavn. Skiftende regeringer har således med opbakning fra Folketingets Europaudvalg konsekvent fastholdt, at Danmark ikke har indre vandveje i EU-retlig forstand.

De europæiske indre vandveje omfatter primært en række forbundne floder, søer mv. på det europæiske fastland med ingen eller kun begrænset adgang til havet. Danske farvande er derimod karakteriseret ved åbent farvand med gennemsejling af international skibstrafik, farvande med øer samt en række fjorde, der også besjles af international skibstrafik. I Danmark regulerer man



derfor skibsfarten efter den internationale regulering fastsat af IMO (FN's søfartsorganisation) samt EU's søsikkerhedsregler som for eksempel reglerne for passagerskibe.

Det er ikke muligt at opnå status som indlandshavn i EU-retlig forstand, uden at reguleringen for indre vandveje implementeres i Danmark. EU's regler for indre vandveje omfatter blandt andet krav til radiosystemer, uddannelse, syn og certificering af skibe, afmærkningssystemer for de indre vandveje samt regler for de søfarendes sociale forhold og for registrering og dokumentation af gods mv. Havnenes status under indre vandvejsreglerne skal også revurderes. Endvidere vil det medføre, at der skal opbygges et omfattende forvaltningssystem til at administrere dette regelkompleks på en lang række områder som skat, sundhed, beskæftigelse, energi, transport og uddannelse.

Som det følger af erhvervsministerens svar kan en havn ikke opnå status af at være en indlandshavn i EU-retlig forstand, hvis medlemsstaten ikke har indre vandveje. Dette gælder også for så vidt angår TEN-T-området, hvor det af Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen følger, at europæiske havne skal opfylde følgende to betingelser for at blive klassificeret som en indlandshavn på TEN-T-nettet:

1. Havnen har en årlig omladningsmængde for gods på over 500.500 tons.
2. Havnen er beliggende på det transeuropæiske transportnets net af indre vandveje.

Til trods for, at Aalborg Havn ikke kan udpeges som en indlandshavn på TEN-T-nettet, kan Aalborg Havn søge om medfinansiering til havnens konkrete infrastrukturprojekter gennem EU's infrafund, Connecting Europe Facility, fordi Aalborg Havn allerede i dag indgår på TEN-T-nettet som en TEN-T-søhavn.

Aalborg Havn har mulighed for at søge om støtte til en række forskellige infrastrukturprojekter. Typen af projekter, som Aalborg Havn kan søge om støtte til, er defineret i arbejdsprogrammet for EU's infrafund og bliver yderligere specificeret for de enkelte ansøgningsrunder. Eksempler på infrastrukturprojekter, som Aalborg Havn kan søge om medfinansiering til er:

- udviklingen af den basale havneinfrastruktur med særlig prioritet til projekter, der understøtter den grønne omstilling.
- etablering af landstrøm.



- forbedring af adgangsforholdene til havnen via vej eller bane.

Sammenligner man typen af infrastrukturprojekter, som en søhavn henholdsvis en indlandshavn kan søge om medfinansiering til gennem EU's infrastrukturfond, er det klart, at der er et væsentligt overlap. Aalborg Havns status som en TEN-T-søhavn giver dermed havnen mulighed for at søge om medfinansiering til en række af de samme infrastrukturprojekter, som Aalborg havn ville kunne opnå støtte til, hvis den var klassificeret som en indlandshavn. Dette gælder særligt for så vidt angår de projekter, der vedrører udviklingen af den basale havneinfrastruktur.

Regeringen finder det vigtigt, at Danmark sikrer det størst mulige hjemtag af EU-midler fra EU's fonde til udviklingen af danske projekter. Derfor indgår mit ministerium også gerne i nærmere dialog med Aalborg Havn om, hvilke muligheder Aalborg Havn har i forhold til at søge om medfinansiering fra EU's infrastrukturfond til havnens udviklingsprojekter.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen