

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Referat
Dato:04-07-2022
Sagsnr.:2021-002939

Referat fra møde i Branchepanel for Havne d. 14. juni 2022

Deltagere

- Jakob Svane, Danske Shipping- og Havnevirksomheder (jasv@di.dk)
- Rikke Johan, Danske Rederier (rjo@danishshipping.dk)
- Lars Holm Nielsen, Danske Havne (lh@danishshipping.dk)
- Jesper Sebbelin, Danske Shipping- og Havnevirksomheder (jese@di.dk)
- Valdemar Ehlers, Danske Maritime (ve@danskemaritime.dk)
- Jakob Haugaard, Søfartsstyrelsen (jha@dma.dk)
- Josefine Eva Lilly Pallesen, Søfartsstyrelsen (jelp@dma.dk)
- Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv (jhs@danskerhverv.dk)
- Johnny Dalgaard, Sikkerhedsbranchen/Visikrer (johnny@visikrer.dk)
- Christian Vesterager, Trafikstyrelsen (cve@tbst.dk)
- Anders Windfeldt Jensen, Trafikstyrelsen (awje@tbst.dk)
- Mikkel Zwergius Christensen, Trafikstyrelsen (mizw@tbst.dk)
- Jens Kristian Villadsen, Trafikstyrelsen (jekv@tbst.dk)
- Henrik Tornblad, Trafikstyrelsen (htor@tbst.dk)

Afbud:

- Sine Olsson Heltberg, Søfartsstyrelsen (soh@dma.dk)
- Samya Beg, Landbrug og fødevarer (samb@lf.dk)
- Tine Kirk Pedersen, Danske Havne (tkp@danishshipping.dk)
- Erik Østergaard, Dansk Transport og Logistik (eo@dtl.dk)
- Jan Albrecht, Trafikstyrelsen (jaa@tbst.dk)

Dagsorden

1. Velkomst
2. Bordrunde
3. EU-Sanktionspakker
4. Nyt om Maritim Sikring

5. NIS2 – cyberregulering i transportsektoren
6. FuelEU Maritime området
7. Infrastrukturplan 2035 – analyser
8. Eventuelt

Ad 1: Velkomst

Christian Vesterager bød velkommen til mødet og foreslog en præsentationsrunde.

Forslaget til dagsorden blev taget til efterretning.

Ad 2: Bordrunde

Valdemar Ehlers orienterede om deres aktuelle fokusområder, som omfatter det grønne, herunder udvikling af indenrigsfærger samt digitalisering. Derudover deltager man aktivt i MUDP demonstrationsprojekter.

Jesper Stenbæk berettede om de fortsatte problemer med de globale forsyningskæder, som man nu forventer er genoprettet i 2023. Det tidligere begreb "just-in-time" er afløst af delvist kaos på transportmarkedet, som påvirker fx fragtrater, der på containertrafikken er gået fra ekstremt høje til meget høje niveauer. Derudover har man fortsat fokus på sikkerhedsaspektet i havnene samt omstillingen fra industrihavne til oplevelseshavne.

Lars Nielsen omtalte, at man forventer, at regeringen udgiver et beredskabskatalog, der skal modstå den igangværende forsyningskrise, og som vil fokusere på udbygningen af VE på såvel land som i havne. Danske Havne har en god dialog med MST om diskussionerne om klapning, idet mange havne er afhængige af den løbende vedligeholdelse af sejlrender. Derudover har man fortsat fokus på priserne på lodsning samt på de forskellige grønne tiltag på EU-niveau og på revisionen af TEN-T forordningen.

Rikke Johan orienterede om at man også har fokus på den grønne omstilling, herunder behovet for at overgå til andre brændstoffer samt til lagring af fossil CO₂. Derudover afventer man resultaterne af en grøn skattereform, som får betydning for indenrigsfærgefarten, ligesom resultaterne af færgeanalysen, der vedrører Molslinjen, imødeses.

Jesper Sebbelin fortalte om, at arbejdet med European Maritime Single Window nærmer sig en afgørende fase, et område der varetages af Søfartsstyrelsen. Danske Shipping- og Havnevirksomheder har lavet et forslag om digitalisering af besætningskift, som regeringens regelgruppe ser nærmere på.

Jakob Svane supplerede med, at kapacitetsspørgsmålet i mange europæiske havne primært skyldes problemer med at få godset væk fra havnene. Dette problem er blevet forstærket af de nye regler fra EU's vejpakke, der trådte i kraft i februar 2022, som betyder, at lastbiler skal til deres hjemland hver 8. uge. EU arbejder endvidere med et for-

slag om at udvide hjemkørslen til også at omfatte chassiser og containere.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder fortalte endvidere om problemer for skibe med at anløbe Prøvestenen med brændstoffer og byggematerialer. By & Havn, der administrerer såvel Prøvestenen som indsejlingsområdet, har flere gange, og med kort varsel, forsøgt at lukke indsejlingen.

Johnny Dalgaard orienterede om deres arbejde med GDPR og behovet for at forenkle regelsættet med hensyn til ISPS-området.

Jakob Haugaard orienterede om at Havplanen fortsat behandles politisk, en proces, der trækker ud.

Mikkel Christensen orienterede om de kommende to puljer, som Trafikstyrelsen administrerer: Færgepuljen 2022, som er en fortsættelse af sidste års politiske aftale. Havnepulje 2022, som har fokus på udbygning af havneinfrastruktur, der gavner overflytningen af gods til skib. Begge puljer har ansøgningsfrist kort efter sommerferien. Der henvises endvidere til de omdelte slides.

Rikke Johan spurgte til om private færger kan søge igen i år, hvortil Trafikstyrelsen svarede, at dette, i henhold til den politiske aftale mellem parterne, ikke er muligt.

Henrik Tornblad orienterede om at EU-forhandlingerne om en revision af TEN-T forordningen blev rundet af på et rådsmøde i starten af juni, hvor medlemsstaterne bakkede op om en fremdriftsrapport på området. Forhandlingerne fortsætter til efteråret under det tjekkiske formandskab. Der er fokus på de finansielle og administrative byrder, som den kommende TEN-T forordning kan betyde for medlemsstaterne.

Jakob Svane nævnte i forbindelse med TEN-T forordningen, at der er udfordringer med definitionen af multimodale terminaler, ligesom kravet om at kunne køre godstog med 100 km/t på terminaler ikke er realistisk.

Ad 3: Sanktionspakker

Jens Kristian Villadsen orienterede om Trafikstyrelsens arbejde med implementeringen af EU's sanktionspakker. Trafikstyrelsen er resortmyndighed for forbuddet mod at lade russiskflagede skibe anløbe danske havne, som er en del af den 5. sanktionspakke.

Sanktionen indeholder en mulighed for dispensation fra forbuddet for visse typer af last, og en dispensationsansøgning skal indsendes til Trafikstyrelsen af en havn og en transportør i forening. Trafikstyrelsen har endnu ikke modtaget en sådan dispensationsansøgning. På Europæisk plan er Trafikstyrelsen vidende om en håndfuld imødekommet dispensationer, der alle er givet til skibe med last af fødevarer.

Flere deltagere berettede om opbakningen til sanktionerne i branchen, herunder om betydningen af at SWIFT-sanktionerne foregår parallelt hermed.

Ad 4: Nyt om maritim sikring

Anders Jensen orienterede om, at Den nye RSO-ordning, her lidt mere end et år efter implementeringen, synes at gå godt. Trafikstyrelsen har fokus på at standardisere sagsbehandlingen og understøtte et ensartet højt niveau i produkterne fra RSO'erne.

I alt 5 RSO'ere er blevet godkendt - senest i form af Aarhus Havn. Det blev forklaret, at godkendelsen af Aarhus Havn er første eksempel på en havn, der lader sig godkende som RSO. Som kommunal selvstyre-havn er Aarhus Havn underlagt havnelovens princip om, at havnens aktiviteter skal udøves på en sådan måde, at det ikke fører til konkurrenceforvridning i forhold til private aktører. Da udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger betragtes som en driftsopgave, er havnens organisationsform imidlertid ikke en hindring for godkendelse som RSO, men godkendelsen er begrænset til, at de alene kan udføre sårbarhedsvurderinger i egen havn og for faciliteter i denne.

Ad 5: NIS2 Cyberregulering i transportsektoren

Anders Jensen præsenterede overordnet status for NIS2-forslaget, som der er opnået substantiel enighed om mellem Rådet og Europa-Parlamentet i Bruxelles, jf. også vedlagte slides. Ansvar for forhandlingen har været forankret i Forsvarsministeriet, men det er endnu ikke fastlagt, om implementeringen af direktivet skal ske fra centralt hold eller sektorvist, som det er tilfældet i dag med NIS1.

Flere deltagere spurgte til mulighederne for at høre nærmere om implementeringen af direktivet, herunder om mulighederne for sammen at se på de udfordringer dette giver. Christian Vesterager svarede hertil, at man gerne vil tage initiativ til at mødes efter sommerferien og høre de indledende overvejelser og opmærksomhedspunkter fra havnesektoren – gerne i form af konkrete cases fra branchen.

Ad 6: FuelEU maritime området

Jakob Haugaard præsenterede en række slides, hvortil henvises.

Flere medlemmer kommenterede på oplægget, idet fx Valdemar Ehlers gav udtryk for at de gerne vil deltage i arbejdet med Zero-Emission Shipping Mission. Og Rikke Johan fortalte om udfordringen med sikkerheden i forbindelse med brugen af fx ammoniak – et arbejde, som både Sikkerhedsstyrelsen og Søfartsstyrelsen er inddraget i. I den forbindelse overvejes det, hvorvidt håndteringen af de nye brændstoffer eventuelt kan foregå på afsidesliggende områder. Det blev endvidere efterlyst, at staten går forrest i den grønne omstilling i forbindelse med bestillingen af nye skibe.

Jakob Haugaard orienterede endvidere om hvorledes EU's Fit For 55 hænger sammen med udviklingen af Alternativ Fuel Infrastruktur forordningen, FuelEU maritime og fx også etableringen af de grønne statsstøtteregler.

Flere medlemmer kommenterede på de forskellige EU-forslag på området. Fx blev der spurgt til om det forventes, at der skal tilbydes landstrøm på alle terminaler i en TEN-T havn, eller kun de terminaler, som benyttes af skibe, hvor der er krav til at de skal benytte landstrøm. På tilsvarende vis blev det diskuteret om bunkring fortsat må ske i åben sø, da dette herved begrænser behovet for landstrøm. Endelig blev der spurgt til, hvem der sikrer, at der er tilstrækkelig kapacitet på elnettet til at kunne opfylde kravet om landstrøm, -samt hvorledes disse nye krav skal finansieres.

Ad 7: Infrastrukturplan 2035 – analyser

Mikkel Christensen gennemgik en række slides, der introducerer de to analyser, som Trafikstyrelsen ifølge Infrastrukturplanen for 2035 skal gennemføre: Dels et havneatlas og dels en energiinfrastrukturanalyse. Som en del af analysearbejde vil styrelsen inddrage medlemmerne af panelet, hvilket kan ske enten bilateralt eller som samlet forum.

Jesper Stenbæk vil høre om der i havneatlasset bliver tale om dynamiske kort? Styrelsen svarerede hertil, at det vil man ikke love, men der bliver kigget ind i forskellige modeller for afrapporteringen.

Ad 8: Eventuelt

Christian Vesterager takkede for de mange bidrag og de gode diskussioner. Det næste møde i panelet blev foreslået til sidst på efteråret, om muligt sidst i november.

Jakob Svane kvitterede ved at takke for en godt forslag til dagsorden.