30. maj 2016
mqf

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid registry
1049 Brussels
Ref.: HT.4691

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

## DI's høringssvar til Kommissionen udkast til revideret gruppefritagelsesforordning på statsstøtteområdet

Kommissionen har den 7. marts 2016 sendt udkast til revideret gruppefritagelsesforordningen på statsstøtteområdet i høring. Forordningen foreslås bl.a. udvidet med bestemmelser om støtte til lufthavne og havne.

DI har følgende generelle bemærkninger til høringen:

EU's statsstøtteregler udgør en vigtig brik i reguleringen af det indre marked og er med til at sikre fri og fair konkurrence. DI støtter generelt en effektiv og gennemsigtig kontrol med statsstøtte i EU, da det er en forudsætning for at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af grænserne.

DI er som udgangspunkt forbeholden over for udvidelsen af gruppefritagelsesforordningen, da dette vil lede til en stigning i omfanget af den statsstøtte, som Kommissionen ikke på forhånd skal kontrollere. Kommissionen har ved en række lejligheder fremhævet, at der er udfordringer i forhold til medlemsstaternes kontrol med støtte, der ydes i medfør af gruppefritagelsesforordningen. Det er således vigtigt, at der skabes mere disciplin på statsstøtteområdet i de enkelte medlemslande. Herunder spiller håndhævelse af statsstøttekontrollen ved de nationale domstole en øget rolle, idet disse kan bidrage til at vurdere om alle betingelserne i forordningen er opfyldt.

DI har følgende specifikke bemærkninger til høringen:

Ad. støtte til lufthavne
Investeringsstøtte til lufthavne har hidtil været reguleret i Kommissionens 2014 retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber. Umiddelbart synes art. 56a i Kommissionens udkast til gruppefritagelsesforordning at afspejle ordlyden af retningslinjerne, men der er dog to forskelle.

I punkt 98 i lufthavnsretningslinjerne fremgår, at "Investeringsomkostninger, som vedrører levering af groundhandlings-ydelser (som fx busser, køretøjer osv.), der foretages af lufthavnen selv, er ikke støtteberettigede i det omfang de ikke udgør en del af

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Danmark
(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk
CVR: 16 07 75 93

groundhandlings-infrastrukturen.". DI finder, at denne bestemmelse tilsvarende bør fremgå i art. 56a.

I punkt 93-96 i lufthavnsretningslinjerne stilles der krav om "støttens virkning som incitament", dvs. at projektet ikke ville være blevet udført uden støtten. I udkastet til gruppefritagelsen er kravene til tilskyndelsesvirkning reduceret til, at støttemodtager skal have sendt ansøgning om støtten før projektet sættes i værk. Selv om Kommissionen i forbindelse med investeringsstøtte til regionale lufthavne ydet på baggrund af gruppefritagelsesforordningen ikke skal godkende støttens virkning på baggrund af forudgående analyser eller forretningsplan finder DI, at et sådant incitamentskrav også bør indgå i gruppefritagelsesforordningen.

Ad. støtte til havne

Som noget helt nyt foreslår Kommissionen, at der i gruppefritagelsesforordningen gives en adgang til yde gruppefritaget statsstøtte til havne. DI vil anbefale en restriktiv tilgang til statsstøtte til havne. Dette skyldes følgende forhold:

- Det er bedre at fremme de generelle erhvervsvilkår end at anvende statsstøtte. Forvridning af konkurrence mellem stater på baggrund af statsstøtte bør undgås.
- Den danske havneinfrastruktur er brugerfinansieret. Der er således en tradition for en lav offentlig finansiel involvering i sektoren.
- Den danske havnestruktur er opbygget omkring det fri marked. Der er således en stærk grad af konkurrence imellem de forskellige aktører i sektoren, som derfor ikke vil have gavn af øgede muligheder for statsstøtte.

DI noterer sig, at visse aktiviteter ikke udgør "økonomiske aktiviteter" og dermed falder uden for statsstøttebegrebet og således også gruppefritagelsesforordningens rammer, herunder havnenes myndighedsfunktioner, for eksempelvis skibstrafikkontrol, søfartssikkerhed, terrorsikring, miljøbeskyttelse, m.m.

DI mener, forordningen bør omfatte den almene havneinfrastruktur, som gavner alle eller flere af havnens brugere/kunder. Dette vil være i overensstemmelse med Kommissionens fortolkning af tilrådighedsstillelse af havneinfrastruktur mod betaling som en "økonomisk aktivitet".

Definitionen af havneinfrastruktur i udkast ser umiddelbart ud til at være dækkende. Dog afviger definitionen fra andre EU-definitioner på havneinfrastruktur. Endvidere kan havnebassiner, kajer, interne veje, banespor, rørledninger, m.m. på havnens område være både almene og brugerspecifikke infrastrukturer, så her bør der udøves varsomhed og være klarere regler og definitioner. Brugerspecifik infrastruktur bør ikke være omfattet af forordningen.

Kraner, maskiner, bygninger, tanke, terminaler og anden suprastruktur (inkl. banespor på terminaler) på havneområder bør dog ikke være omfattet af forordningen, da disse ofte vil være kommercielle foranstaltninger. Hvis en offentlig havn etablerer sådanne suprastrukturer, vil det som regel ske i konkurrence med private aktører i selvsamme eller en nærliggende havn. Her vil der således i høj grad være tale om statsstøtte, der kan forvride konkurrencen, hvorfor suprastruktur og de tæt forbundne tjenesteydelser ikke bør være omfattet under forordningen. Det er derfor problematisk, når artikel 56b lægger

op til, at der kan ydes gruppefritaget statsstøtte til både infrastruktur og suprastruktur. Sidstnævnte bør ikke omfattes af gruppefritagelsesforordningen.

DI finder, at de beløbsgrænser og anmeldelsestærskler, som foreslås i artikel 56b, stk. 4 er alt for høje, idet der åbnes for meget vide rammer for statsstøtte. Havneinfrastruktur er ganske vist dyr, men selv meget omfattende havneudvidelser i Danmark kommer kun yderst sjældent op over 50 millioner Euro. Det er bekymrende, hvis der kan ydes så store statsstøttebeløb og –intensiteter til havneprojekter i Europa, uden at det skal notificeres. DI forslår derfor, at de anførte statsstøttebeløb og -intensiteter halveres. Dette understøttes af den nuværende artikel 4, stk. 1, litra cc) i forordningen, angiver en tærskel på 10 mio. € for støtte til lokalinfrastruktur, hvilket formentlig er passende i europæisk sammenhæng. Tilsvarende bør støtteintensiteterne nedsættes.

***

DI står naturligvis til rådighed, såfremt ovenstående bemærkninger ønskes uddybet.

Med venlig hilsen

Morten Qvist Fog
Chefkonsulent
Mqf@di.dk