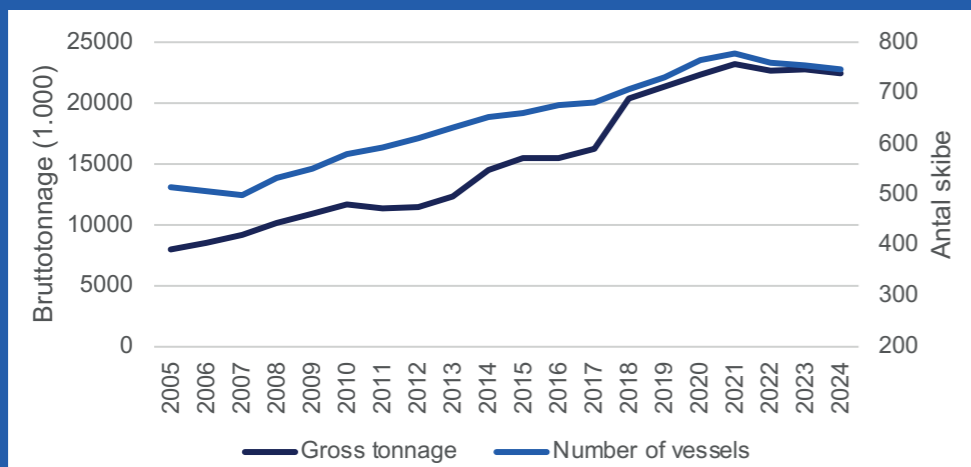


Danske Rederier

- Danske Rederier blev stiftet i 1884 og har været samlingspunkt for dansk søfart, som i dag er Danmarks største enkeltstående eksporterhverv. Danske Rederier varetager erhvervets interesser og fungerer som arbejdsgiverorganisation for medlemmerne med indmeldte skibe under dansk flag.
- Danmarks største enkeltstående eksporterhverv med en eksport på næsten 344 mia. kroner årligt (2023).
- Danske Rederiers medlemmer udgør kernen i **Det Blå Danmark**, der i alt står for omkring 100.000 arbejdspladser.
- Danske Rederiers medlemmer beskæftiger 8000 landansatte og har mere end 19.000 ansatte på danskflagede skibe, der sejler i hele verden.
- Danske Rederiers aktiviteter har en tæt tilknytning til Danmarks yderkommuner, hvor 2/3 af de danske søfolk bor.
- Danske Rederiers største eksportmarkeder er Europa og Kina (inkl. Hong Kong), som udgør hhv. 25 % og 14 % af den samlede eksport.
- Den dansk-kontrollerede handelsflåde består af 1.720 fartøjer med en samlet opereret bruttotonnage i størrelsesordenen 60 mio. bruttotonnage. Dette gør, at Danmark ligger i top-10 over verdens største søfartsnationer (målt på opereret tonnage).
- Som flagstat er Danmark det 12. største land i verden. I en EU-kontekst er Danmark EU's 3. største flagstat kun overgået af Malta og Grækenland.
- I sammenligning kontrollerer EU samlet 550 mio. bruttotonnage svarende til 39,5 % af verdens handelsflåde. Søfarten i EU bidrog direkte med 54 mia. euro og 685.000 beskæftigede, og det samlede økonomiske bidrag var 149 mia. euro til EU's BNP.

Udvikling i den danskflagede flåde



Danske Rederiers EU-prioriteter 2024-2029

Navigating Europe's Future

Søfart har gennem århundreder været afgørende for Europa. Som vækst- og jobskaber. Som fundament for samhandel og samarbejde med resten af verden. Et stærkt Europa har stor betydning for erhvervslivet, borgere og søfarten. EU's fælles spilleregler, gode handelssamarbejde og åbne markeder skaber velstand. EU står foran valg af et nyt Europa-Parlament, og for Danske Rederier er nøgleopgaverne i de næste fem år den grønne omstilling samt at styrke maritime aktiviteter og deres konkurrencedygtighed under europæisk flag set i forhold til resten af verden.

Klima og miljø – grøn omstilling af søfarten

Adgang til grønne brændstoffer: EU skal gå forrest i den grønne omstilling af skibsfarten

1. Nøglen til skibsfartens grønne omstilling er tilstrækkelige mængder af alternative brændstoffer og nye løsninger på energieffektivisering. Det er i høj grad myndighedernes rolle at bidrage til tilvejebringelse af tilstrækkelige vedvarende energikilder til brug for produktionen af nye grønne brændstoffer. Det er afgørende for at levere konkrete drivhusgasreduktioner med de vedtagne mål i FuelEU Maritime, de vedtagne brændstofstandarder og kvotehandelssystemet.
2. Sagsbehandlingstiden for udvikling og udbygning af vedvarende energiprojekter skal nedbringes. Videreudvikling af EU's elnet-infrastruktur samt yderligere allokering af midler til European Hydrogen Bank og EU's innovationsfond, skal bidrage til at sikre adgang til tilstrækkelige mængder alternative brændstoffer samt omstillingen af den europæiske handelsflåde til nye grønne skibe.

Fangst og lagring af CO2: Europa skal være europæisk frontløber på fangst og lagring af CO2 (CCS)

3. EU bør sikre en klar implementeringsplan for EU's lagringsmål på 50 mio. tons CO2 i 2030, herunder havneinfrastruktur til håndtering af CO2, bygning af nye CO2-skibe på europæisk flag samt skabelse af et indre marked for maritim transport af CO2.

Bæredygtig skibsofhugning: Høj EU-standard som løftestang for global skibsofhugning

4. EU bør bane vejen for, at de høje europæiske standarder for bæredygtig skibsofhugning, som foreskrives i EU's skibsofhugningsforordning, også kan anvendes på EU-godkendte ophugningsfaciliteter uden for OECD. EU bør afsætte tilstrækkelige ressourcer til at gennemføre de relevante godkendelser og kontrol af faciliteter uden for OECD.

Handelspolitik

Handels- og industripolitik: EU skal stemple ind på en aktiv europæisk handels- og industripolitik

5. EU bør fokusere på implementeringen af eksisterende handelsaftaler samt knytte handelsaftaler endnu tættere med bistandsmidler. Handelshindringer, såsom konkurrenceforvridende statsstøtte, reservation af laster og andre former for diskriminerende tiltag skal reduceres.

6. EU bør give fordelagtig markedsadgang til EU's markeder for den afrikanske eksport. Der bør lægges op til en stærkere europæisk tilstedeværelse og et tættere økonomisk samarbejde med Den Afrikanske Union og de regionale afrikanske samarbejder.
7. EU bør aktivt arbejde for en stærkere europæisk dialog og koordinering på geopolitikken med erhvervslivet. Der skal tilføres flere ressourcer til den europæiske udenrigstjeneste (EEAS) – og EU bør rådgive og scenarieplanlægge med europæisk erhvervsliv. I tillæg bør EU i højere grad stemple ind med en koordineret tilgang til geopolitiske brændpunkter som Kina og Rusland og bygge stærkere bånd til lande som USA, Indien og andre relevante markeder og lande.

Transport og sikkerhed

Sikker maritim transport: EU bør reagere på maritime sikkerhedstrusler og levere rettidige maritime sikkerhedsoplysninger

8. EU-landene bør i langt højere grad opruste og koordinere deres tilstedeværelse ved Guineabugten og Det Røde Hav til at imødegå angreb af hensyn til besætningernes sikkerhed og den regionale og globale handel.
9. EU bør stå i spidsen for at koordinere en fælles plan for beskyttelse mod hybridtrusler, herunder mod kritisk offshore infrastruktur i EU.

Stærkere værn mod organiseret kriminalitet i den maritime værdikæde

10. I forlængelse af ny Maritim Sikkerhedsstrategi og Kommissionens "roadmap" til bekæmpelse af organiseret kriminalitet samt revision af EU's narkotikastrategi er der behov for, at EU i samarbejde med medlemsstaterne iværksætter effektive tiltag som f.eks. øget container-scanning og styrket internationalt samarbejde.

Styrke nærskibsfarten: Prioriteret EU-indsats for øget multimodal integration og mere gods på søen

11. EU skal fortsat være ambitiøs, når det kommer til at sikre et bedre samspil mellem transportformer og en øget anvendelse af kombinerede transportløsninger med den grønne omstilling for øje. Nærskibsfarten vil med færdiggørelsen af FuelEU Maritime samt inklusionen af skibsfart under EU ETS-regimet blive et grønnere transportalternativ. Nærskibsfarten bidrager ikke kun til at nedbringe drivhusgasudledninger betydeligt, men afhjælper også trængselsproblemet på vejene. EU bør prioritere og sikre konkrete mål og indsatser for at flytte gods fra vej til sø i en revision af EU's multimodale strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.