

# Notat vedrørende off-shore & DIS

---

- Målsætning i EU at 20 % af den europæiske energi skal være "grøn" i 2020<sup>1</sup>
- Fra nuværende ca. 35.000 job, forventes der i 2020 at være 170.000 jobs i offshore<sup>2</sup>
- England, Danmark og Holland er de førende indenfor havmølleparker<sup>3</sup>
- Den gennemsnitlige distance fra kyst til park på vindmølleparker under konstruktion er 33,2 km
- Den samlede globale kapacitet fra offshore installationer er i dag 4GW, og dette forventes at stige til 40GW i 2020<sup>4</sup>
- Danmark er førende på know-how, vedligeholdelse og installation af vindmølleparker, ligesom der eksisterer mange danske virksomheder der producerer til dette segment fx Vestas
- Den danske virksomhed A2Sea har oplevet en vækst fra 2001 på 9 ansatte til i år at have 345 ansatte – lang overvejende af disse er danske søfarende
- Rederierne er ikke at opfatte som en del af offshore, idet man ikke er knyttet til den egentlige produktion, men alene transporterer, leverer og opstiller havvindmøller.
- Den væsentligste andel af danske søfarende arbejder i dette segment, hvor deres særlige kvalifikationer er efterspurgt<sup>5</sup>
- Såfremt disse skibe kom under DIS, forventer Dansk Metals Maritime Afdeling yderligere jobs til 800 -1000 danske søfarende ved udgangen af 2020
- DIS vil forhindre de mere end 15 nybygninger i at flage ud

---

<sup>1</sup> Direktiv 2009/28/EC

<sup>2</sup> European Wind Energy Association – årsrapport 2011 (januar 2012)

<sup>3</sup> European Wind Energy Association – årsrapport 2011 (januar 2012) s, 9

<sup>4</sup> Kilde A2Sea

<sup>5</sup> Der ses her bort fra færgefarten

Dansk Metals Maritime Afdeling ser med bekymring på, at en branche med så stort dansk potentiale og med så store fremtidige vækstmuligheder, kan risikere at gå til udlandet.

Der er ikke kun tale om jobs til danske søfarende, men også dansk udstyrs- og serviceproduktion vil gå glip af mange tusinde danske jobs.

Også selve produktionen af disse specialskibe er et segment hvor de danske værfter kan konkurrere internationalt grundet det store know-how.

Vi ser allerede at Tyskland og England som værende store markeder for dansk industri, og det må forventes at havmølleparkerne – i takt med at størrelsen af vindmøllerne øges – vil blive lagt længere og længere fra land, hvorfor transport via skibe vil værende et stigende behov.

Da der globalt forventes et øget fokus på havmøller – vi ser p.t. Brasilien være langt fremme i overvejelserne – vil der på sigt være tale om et vækstmarked med stort udviklings potentiale.

Såfremt skibene ikke kan registreres under DIS, må man forvente, at skibene, i takt med at man begynder at operere globalt, i stigende grad vil flage ud, hvorved vi erfaringsmæssigt kan konstatere, at den danske søfarende også mister sit arbejde.

Der derfor tale om et område, som har vital betydning for fastholdelse af en forsat eksistens af maritim viden.

Dansk Metal er klar over de problemer der ligger i forhold til reglerne om statsstøtte i EU, men det er vor klare opfattelse, at der er en klar skillelinje mellem energiindvindingen i form af el produceret fra vindmøller opstillet til søs, og så den serviceydelse som rederierne yder.

På denne baggrund finder vi det helt oplagt, at man lader disse skibe indregistrere under DIS, således at Danmark kan bevare sin førerposition på området, og at der også i fremtiden kan skabes forøget beskæftigelse i Danmark.

Det tab af beskatningsgrundlag der vil være ved en overgang til DIS hyrer, vil blive opvejet af den øgede beskæftigelse og valutaindtjening, og da der er tale om danske søfarende og danske virksomheder, vil indtjeningen i sidste ende havne i Danmark, i modsætning til de skibe der p.t. sejler med udenlandsk besætning.