

Til ordførerne på lovforslag til  
Nyordning af Statens Istjeneste, L 45

## Facts om den nye organisering af isbrydning

Forslag til lov om ændring af Statens Istjeneste er under behandling i Folketinget. Betalingsspørgsmålet synes at komme i fokus.

31. oktober 2012

Spørgsmålene er, om vareejere i hele landet skal betale beredskabsafgift til isbrydning, og om aftalen skal indeholde en solidarisk ordning.

Den nye organisering af isbrydning er aftalt mellem Danske Havne, Danmarks Rederiforening, DI/Transport, Danmarks Skibsmæglerforening og Forsvarsministeriet. Ordningen liberaliserer en forældet statsordning og skærer omkostningerne ned fra 20 mio. kr. pr. år til 6 mio. kr. Ny organisering sikrer et beredskab, så skibe i nød kan undsættes, og en stærkt reduceret Istjeneste overvåger isforholdene.

Som et særligt, og solidarisk element, har parterne aftalt en ordning for de farvande og havne, hvor isen først skaber problemer. Det er Limfjorden, det Sydfynske Øhav og Smålandsfarvandet mellem Sjælland og Lolland/Falster. Parterne har villet sikre, at skibe kan komme frem med last til disse havne på vilkår, der tager højde for, at det er tyndt besejlede farvande med mindre vanddybde, hvor trafikken særlig består af mindre skibe. Denne garanti er allerede værdsat af virksomheder i disse områder, der ikke skal frygte usikre leverancer på grund af usikkerhed om isforhold.

Indtægter til ordningen kommer fra en vareafgift på gods lastet og losset fra fragtskibe. Afgiften er skønsmæssigt sat til 7 øre pr. ton gods, i alt ca. 6 mio. kr.. For ikke at opbygge et bureaukratisk indbetalingssystem, har havnene påtaget sig at opkræve og indbetale beredskabsafgiften. Havnene har også påtaget sig at sørge for, at isen bliver brudt i havnene. Herudover skal de skibe, der sejler udenfor beredskabsområderne selv betale den fulde omkostning, hvis de tilkalder en isbryder.

Da beredskabsafgiften er en pris pr. ton vare, har parterne fundet det rimeligt, at alle vareejere, der benytter erhvervshavne i Danmark, bidrager til



ordningen. Dermed skal også vareejere, der benytter havne på Vestkysten, bidrage.

Et andet element i betalingen er, at når en 60 år gammel ordning ændres radikalt, er det også tid at se på, om den hidtidige betaling er rimelig. De havne, der har indbetalt mest til den gamle ordning, har ikke de seneste 15 år haft behov for hjælp af Statens Istjeneste. De anløbes af skibe og færger, der selv bryder is. Skal vareejere, der benytter disse havne, betale mere til en solidarisk ordning, fordi vareejere i andre havne skal friholdes?

For at give et indtryk af forskellige havnes indbetaling til den nye ordning, vises her, hvad udvalgte havne skal indbetale, hvis godsmængder fra 2011 lægges til grund.

Havn	Betaling, ny ordning (kr.)	Fragtgoods (1.000 ton)
Enstedværket (kul)	495.110	7.073
Aarhus	515.830	7.369
Fredericia	847.770	12.111
Esbjerg	285.390	4.077
Thyborøn	58.870	841
Hanstholm	16.520	236
Hirtshals	7.700	110

Giver disse oplysninger anledning til spørgsmål, kan de rettes til

Formand Uffe Steiner Jensen, M: 4028 0970,  
email: [uffe.steiner.jensen@fredericia.dk](mailto:uffe.steiner.jensen@fredericia.dk)

eller

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, M: 2120 8889  
Email: [tec@danskehavne.dk](mailto:tec@danskehavne.dk)