



Danish Shipbrokers' Association
Amaliegade 33B
DK-1256 København K

Tlf.: +45 33 91 44 38
Fax: +45 33 91 56 44

info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk

Folketingets Forsvarsudvalg

8. november 2012

L 45 Forslag til lov om ændring af lov om Statens Istjeneste

I forbindelse med behandlingen af ovennævnte lovforslag er vi blevet opmærksomme på, at erhvervets forslag til finansiering tilsyneladende skaber usikkerhed.

Under den nuværende ordning har de fleste havne fra Skagen og mod øst, bidraget med ca. kr. 10-12 mio. om året. Den enkelte havns andel blev beregnet ud fra hvor meget gods, der passerede igennem havnen.

Under den nuværende ordning har skibene desuden bidraget med andre ca. kr. 10-12 mio. om året. Dette beløb blev opkrævet af alle skibe, der anløb havnene i vinterperioden.

Erhvervet har ønsket et opgør med det hidtidige system og i stedet anbefalet, at alle havne bidraget med anslået kr. 6 mio. årligt. De enkelte havne skal bidrage i forhold til mængden af tons fragtgods, der passerer igennem havnen og havnemyndigheden afregner overfor Staten.

Det har været erhvervet ønske, at der skete et opgør med den hidtidige praksis. Dette betyder, at der er havne, der traditionelt ikke har betalt, der fremover kommer til at betale. Under den nuværende ordning er der havne, der har betalt isafgift, selvom der i tilfælde af isproblemer ikke ydes isbrydningsassistance.

Ligeledes er der skibe, der har betalt isafgift, selvom de ikke har behov for isbrydningsassistance.

I forslaget til en fremtidig ordning er det havnens afgørelse, hvorledes betalingen skal finansieres, men på landsplan er der tale om en reduktion af havnenes betaling til isbrydningstjenesten fra kr. 12 mio. til kr. 6 mio.

Nogle havne vil formodentlig foretrække konstante vareafgifter i stedet for særlige afgifter om vinteren og andre afgifter, når det ikke er vinter. Hvis havnen opererer med afgifter, der er konstante igennem året, så vil gods, der ankommer udenfor vinterperioden (f.eks. om sommeren), også blive berørt.

Den foreslåede ordning er ikke perfekt, men det er vort indtryk, at den er bedre end den nuværende. Det var erhvervets ønske, at der skulle ske et opgør med den nuværende ordning og for at den foreslåede ordning hænger sammen, så er det vigtigt, at der er solidaritet. Hvilke havne og hvilke skibe, der enten har bidraget eller ikke har bidraget igennem de seneste mange år, bør ikke influere på den fremtidige ordning.

Hvis der indføres særlige bestemmelser for nogle havne, så er der også specielle godstyper og skibe, der vil mene, at der for dem er helt særlige forhold, som der skal tages hensyn til.

Brancheforening for Skibsmæglere, Linieagenter, Skibsklarerings- og Befragtningsvirksomheder,
Køb- og Salgsmæglere, Operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Member of The Baltic and
International Maritime Council
(BIMCO)



Member of The European Community
Association of Ship Brokers and
Agents (ECASBA)



Member of The Federation of
National Associations of Ship
Brokers and Agents (FONASBA)

Vi er bekendt med henvendelsen til Forsvarsudvalget fra de vestjyske havne og selvom vi generelt arbejder for lavere omkostninger, så er det næppe en udgift på 7 øre pr. ton gods, der er afgørende for disse havne fremgang.

I Esbjerg var der i 2011 en omsætning på kr. 157 mio. kr. og den beregnede isafgift udgør kr. 285.000, hvilket svarer til 0,18 % og en forhøjelse af den generelle vareafgift på kr. 13,64 pr. ton med 7 øre.

Hirtshals, med en omsætning på kr. 60 mio., skal bidrage med kr. 8.000 (0,01 %) og det svarer til en forhøjelse af den generelle vareafgift, der er på kr. 9,50 pr. ton, med 7 øre.

Det er vigtigt, at den fremtidige ordning er simpel og vi opfordrer til, at erhvervets anbefaling om en solidarisk ordning følges og at der sker ens behandling af alle havnene.

Hvorledes den enkelte havn vælger at opkræve afgiften skal være havnens egen afgørelse. Det er ikke i nogens interesse, at der indføres en ny tvungen havne-afgift.

Med venlig hilsen

Allan Houtved