



Folketingets Forsvarsudvalg
Christiansborg

FORSVARSMINISTEREN
22. november 2012

Folketingets Forsvarsudvalg har den 20. november 2012 stillet følgende spørgsmål nr. 14 til forsvarsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lene Espersen (KF).

Spørgsmål nr. 14:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen fra Hirtshals Havn, jf. L 45 – bilag 11 og herunder kommentere på de 3 modeller for finansiering af isbrydning.

Svar:

I henvendelsen fra Hirtshals Havn foreslås der tre alternative finansieringsmodeller for isbrydning, der har det tilfælles, at de alle undtager vestkysthavnene for at betale beredskabsbidrag til isbrydningsordningen. For to af modellerne gælder, at staten fremover skal finansiere isbrydningen helt eller delvist, mens der i model C foreslås, at færgegods skal omfattes af lovforslaget.

Generelt hviler den foreslåede finansieringsmodel i L 45 på en overordnet solidarisk model aftalt mellem det maritime erhvervs brancheorganisationer. Det er her forudsat, at den hidtidige mere end 60-årige praksis, hvor isbrydning har været omkostningsneutralt for staten, fortsættes, hvilket de maritime brancheorganisationer har givet deres tilslutning til. Det er på baggrund af denne præmis, at L 45 er fremsat. I lyset af de besparelleskrav, som staten, herunder forsvaret, i disse år er underlagt, ser jeg det ikke muligt at bryde med den hidtidige praksis og indføre statslig finansiering på dette område.

Hirtshals Havn peger endvidere på muligheden for, at hver havn betaler for de geografisk betingede udfordringer, som den enkelte havn fra naturens hånd er givet. Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 13, så har en række havne inden for Skagen i en årrække be-

talt til en isbrydningsordning, som havnene ikke har trukket på. Disse havne har således betalt for et beredskab, der været garant for trafikken i og tilgængeligheden til en række mindre havne i særligt isudsatte lokale farvande. Det er denne solidariske tilgang, som det maritime erhvervs brancheorganisationer er blevet enig om at udvide til ligeledes at omfatte vestkysthavnene. Som i alle solidariske ordninger vil der altid være parter, der nyder mere end de yder. Beslutningen om en solidarisk ordning omfattende vestkysthavnene er således truffet af og aftalt blandt de hovedorganisationer, der repræsenterer branchens enkelte medlemmer, således som det fremgår af Danske Havnes, DI/Transports, Danmarks Skibsmæglerforenings og Danmarks Rederiforenings fællesbrev til Forsvarsudvalget af 9. november 2012.

I forhold til Hirtshals Havns model C er det rigtigt, at færger ikke særskilt er undtaget fra den nugældende lov. Til gengæld er der en bestemmelse om, at skibe, der to gange i opkrævningsperioden har betalt isafgift, er fritaget for yderligere isafgifter i den pågældende issæson. Derfor betaler færger i dag alene isafgift to gange i løbet af en issæson uanset, at de anløber havne mange gange om dagen. Tanken bag denne bestemmelse er at undgå, at belaste færgetrafikken, herunder bl.a. til de mange små ø-samfund. Jeg ser på linje hermed en række potentielle problematikker i forhold til de mindre ø-samfunds forsyningssituation, såfremt færgegods inddrages i finansieringsmodellen.

På den baggrund kan jeg ikke støtte nogen af de anførte forslag til alternativ finansiering.

Med venlig hilsen

Nick Hækkerup