



TALEPUNKT – SAMRÅD LODSVÆSNETS ØKONOMI  
FOU – 30. APRIL 2009

Indledning

Jeg er blevet bedt om at komme her i dag for at redegøre for de udfordringer, som Det Statslige Lodsvæsen pt. står overfor.

Lad mig starte med at slå fast, at vi i Danmark har et yderst kompetent og velfungerende statsligt lodsvæsen. Lodsningen af skibe er en utrolig vigtig opgave, der er af afgørende betydning for sejladsikkerheden og dermed afviklingen af skibstrafikken i de danske farvande.

En sikker afvikling af skibstrafikken er samtidig en investering i beskyttelsen af havmiljøet i de danske farvande, ligesom det har stor betydning for den danske økonomi.

Når man så alligevel kan sige, at Det Statslige Lodsvæsen står over for en række udfordringer, så er det i og for sig rigtigt – men disse udfordringer bunder ikke i Det Statslige Lodsvæsens virke, men derimod i dets økonomi.

Det er ikke nogen hemmelighed, at Lodsvæsnets økonomi er anstrengt, idet der i dag er et ganske betydeligt misforhold mellem indtægter og udgifter i Lodsvæsnet.

For at forstå de forhold, der har ført til problemet, kræver det først og fremmest, at man forstår den ramme Lodsvæsnet arbejder inden for. Jeg vil derfor indlede samrådet med kort at forklare de vilkår, der gælder for Lodsvæsnets virksomhed.

Dernæst vil jeg beskrive de mere konkrete forhold, der har forårsaget Lodsvæsnets økonomiske problemer, og endelig vil jeg slutte af med at redegøre for, hvilke hensyn der spiller ind, når man skal søge at finde en løsning på problemet. Og der skal findes en løsning inden for en overskuelig fremtid.

Lad mig blot allerede her fra starten slå fast, at jeg ikke kommer med en forkromet løsning på Lodsvæsnets problemer i dag. Der arbejdes ihærdigt på at finde en løsning mellem Forsvarsministeriet, Finansministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet, som afbalancerer alle de hensyn, der skal tages, og der vil komme en løsning inden længe. Men at finde den mest hensigtsmæssige mo-

del er en sand balanceakt og et puslespil, der skal lægges omhyggeligt. Og den slags tager lidt tid.

#### Rammerne for Lodsvæsnets virke

Men lad mig starte med at forklare lidt om rammerne for Det Statslige Lodsvæsnets virke.

Lodsvæsnets virke er reguleret i den lodslov, som blev vedtaget i juni 2006. Formålet med den nye lodslov var at modernisere den dagældende lodslovgivning fra 1979 og derigennem skabe mulighed for at effektivisere lodsvæsnets net. Det skulle sikre, at lodsvæsnets virke var i overensstemmelse med den generelle udvikling i samfundet og til gavn for sejladsikkerhed.

Men selv om lodsloven blev moderniseret, så fastholdes dog fortsat et af de fundamentale principper, nemlig at Det Statslige Lodsvæsnets virke – dvs. lodsningerne – skal være selvfinansierende. Netop dette forhold vil jeg vende tilbage til lidt senere i mit indlæg.

#### Opgaver

Som bekendt hører Det Statslige Lodsvæsen organisatorisk til under Farvandsvæsnets net, som har oplyst, at de lodsninger Det Statslige Lodsvæsen udfører i de danske farvande, i overordnede træk kan inddeles i to forskellige kategorier:

- Regionallodsninger – der er lodsninger i, til og fra en dansk havn; og
- Gennemsejlingslodsninger – der er lodsninger for skibe, der sejler gennem danske farvande, men uden at anløbe dansk havn.

Det Statslige Lodsvæsen er gennem lodsloven pålagt en forsyningspligt på begge typer lodsning. Det betyder i praksis, at Lodsvæset er forpligtet til altid at stille med en lods, uanset hvor eller hvornår der måtte blive anmodet herom. Som følge deraf er Lodsvæset nødt til at have et beredskab, som sikrer, at man kan stille med en lods, hvor som helst og når som helst i de danske farvande.

Forsyningspligten afspejler behovet for at sikre sejladsikkerheden optimalt ved på den måde at kunne garantere, at skibene altid kan få en lods om bord. Og ved at sikre sejladsikkerhed er forsyningspligten også med til at sikre både økonomiske og miljømæssige interesser i de danske farvande.

#### Regionallodsninger

Et af hovedelementerne i den nye lodslov var imidlertid også, at dele af Det Statslige Lodsvæsens virke konkurren-

ceudsættes. Det vil i praksis sige, at Det Statslige Lodsvæsen for så vidt angår regionallodsninger, skal konkurrere med private lodserier.

Det er værd at bemærke, at der – ifølge Farvandsvæsnet – for en stor del af de områder, hvor der foretages regionallodsninger, er lovkrav om at skulle anvende lods. Muligheden for at regelfastsætte følger af, at der er tale om dansk territorialfarvand. Dermed skal skibene tage lods, men de kan frit vælge, om de vil tage en lods fra Det Statslige Lodsvæsen eller fra et privat lodseri.

Konkurrenceudsættelsen betyder konkret, at taksterne på regionallodsningerne skal være høje nok til at dække Lodsvæsnets udgifter, men samtidig på et niveau, hvor de kan konkurrere med de private lodseriers takster. Hertil kommer, at taksterne på regionallodsningsområdet også skal kunne tilpasses de forskelligartede brugergrupper. Det er bl.a. derfor, at lodsloven giver mulighed for, at der ved regionallodsninger kan fastsættes maksimaltakster. Jeg vil komme nærmere ind på dette senere.

#### Gennemsejlingslodsningerne

De såkaldte gennemsejlingslodsninger er derimod ikke konkurrenceudsatte, og kan derfor alene udføres af

Det Statslige Lodsvæsen. Det vil sige, at skibe der foretager gennemsejling af danske farvande, skal bruge Det Statslige Lodsvæsen, når de anvender lods i disse områder.

Til gengæld er skibene ikke forpligtede til at bruge lods på gennemsejlingsområdet. Det udspringer bl.a. af det danske strædere regime, der medfører, at der i disse områder er internationalt farvand. Dermed kan Danmark – som vi også tidligere har drøftet – ikke ensidigt fastsætte regler om lodspligt. Sådanne regler skal fastsættes internationalt, hvor man indtil videre alene er gået med til, at skibe der gennemsejler danske farvande anbefales at anvende lods.

Det betyder helt konkret, at takster på gennemsejlingslodsninger skal være høje nok til at kunne dække Lodsvæsnets udgifter ved at foretage lodsningen, men lave nok til, at skibene ikke fravælger lods pga. prisen, og dermed mindsker sejladsikkerheden i danske farvande.

Det siger sig selv, at det er noget af en balancegang, når man på samme tid skal tilgodese både økonomi og sejladsikkerhed ved fastlæggelsen af taksterne.

Sammenfattende kan siges, at der både på regionallodsningerne og gennemsejlingslodsningerne er en række forskelligartede hensyn at tage, som ind imellem kan være modstridende.

Det gør sig f.eks. gældende, når man ved fastsættelse af taksterne skal foretage en afvejning mellem konkurrenceudsættelse contra forsyningspligt eller mellem selvfinansiering contra sejladsikkerhed.

Men selv om det kræver en indsats at balancere disse forskelligartede hensyn, så har Farvandsvæsenet på møder med Forsvarsministeriet oplyst, at det – skønt det er en stor udfordring – er et system, der kan fungere i praksis. Dette ikke mindst som følge af de omfattende effektiviseringer og rationaliseringer, der allerede er gennemført i Det Statslige Lodsvæsen.

Det er – kort fortalt – den ramme, som Lodsvæsenet arbejder inden for.

#### Konkrete problemer i Lodsvæsenet

Nu vil det være naturligt at spørge, hvad det så er, der er skyld i, at der er ubalance i Det Statslige Lodsvæsens økonomi.

Hertil har Farvandsvæsnet oplyst, at man kan konstatere, at der er et betydeligt årligt underskud i Det Statslige Lodsvæsen, der beløber sig til knap 70 mio. kr. på nuværende tidspunkt. Hertil kommer, at der er en sådan ubalance i Lodsvæsnets udgifter og indtægter, at dette underskud blot vil vokse, såfremt der ikke foretages korrigerende tiltag på nuværende tidspunkt.

Men selv om de rammer, som lodsloven lægger for Det Statslige Lodsvæsens arbejde som nævnt skaber et behov for at balancere forskelligartede hensyn, så er det ikke den primære årsag til ubalancen i Lodsvæsnets økonomi.

Farvandsvæsnet har således oplyst, at ubalancen i Lodsvæsnets økonomi har sin rod i forhøjede udgifter, som følge af de nye overenskomster for lodserne, der trådte i kraft 1. juni 2007 som forudsat i den nye lodslov.

#### Aflønning af lodser tidligere

Farvandsvæsnet oplyser således, at lodserne før i tiden var ansat på en særlig ansættelsesform, der primært fulgte af reglerne i den tidligere lodslov. På den baggrund blev lodserne aflønnet med en fast grundløn, suppleret med en andel på ca. 20 % af lodsningens indtægter.



Der var i dette system ingen ekstra betaling for at stå til rådighed eller arbejde på skæve tidspunkter – hvilket er arbejdsvilkår, der naturligt nok altid vil gælde for lodser.

Under dette lønsystem så en del lodser en økonomisk fordel i at minimere antallet af lodser i Det Statslige Lodsvæsen. Dermed kunne de maksimere deres lønindkomst, når der var færre lodser om at dele de ca. 20 % af lodsningssindtægterne.

#### Aflønning af lodser i dag

I forbindelse med vedtagelsen af lodsloven i 2006 blev det besluttet, at lodserne fremadrettet burde være ansat på samme vilkår som andre lønmodtagere. Det var som følge heraf, at den nuværende overenskomst for lodserne blev gennemført.

Nu kan man jo altid ud fra et bagklogt synspunkt påberåbe sig, at man nok burde have ladet være med at lave en ny overenskomst for lodserne. Hertil må jeg dog sige, at der var tale om en fuldstændig naturlig udvikling inden for et område, der indtil da havde været præget af utidssvarende aflønningsprincipper. Der er vel ingen, som kan argumentere imod, at lodsers arbejdsvilkår og af-

lønningsforhold – ligesom øvrige lønmodtageres – fastlægges gennem overenskomster.

Farvandsvæsnet oplyser i den forbindelse, at lodsernes løn efter overenskomsten nu består af 3 dele:

- 1) En basisløn;
- 2) Et rådighedstillæg, for at være til rådighed i 153 dage om året; og
- 3) En supplerende rådighedsforpligtelse, der ydes for lodsernes pligt til yderligere at stå til rådighed for Lodsvæsnet i indtil 12 dage om året i tilfælde af akut behov.

Samtidig er der i overenskomsten indført særskilt betaling for ekstratjeneste – dvs. arbejde udover normal tjeneste.

Hensigten med overenskomsten var ikke, at lodsernes løn skulle stige, men har efter det af Farvandsvæsnet oplyste ført til, at der udbetales ganske betragtelige beløb for ekstratjeneste til lodserne. Det skyldes som nævnt, at der – som følge af det tidligere aflønningssystem – var relativt få lodser til at løse opgaverne. Og at der – ironisk nok, men dog glædeligt – faktisk er et stigende antal lodsninger for Lodsvæsnet at gennemføre.

Det er klart, at Lodsvæsnets aktivt søger at ansætte flere lodser, så de kan matche antallet af opgaver uden at skulle pålægge lodserne ekstratjeneste. Men lodser hænger ikke på træerne, og det tager mange år at uddanne og træne folk til at kunne lodse. Derfor vil det også tage tid inden Lodsvæsnets har de lodser, som de har behov for. Særligt også i lyset af, at de jo konkurrerer med private virksomheder om at få fat i de lodser, der er til rådighed.

Hertil kommer, at der med de ordnede overenskomstforhold formentlig er en øget interesse for at holde uddannelse, kurser højeste arbejdstid osv. ajour, hvilket også gælder sejladsikkerheden.

#### Andre forhold - lodsningstjenester

Udover den primære problemstilling med lodsernes aflønning er der endvidere en mindre del af Lodsvæsnets underskud, som skyldes, at der i dag ikke sker en fuld dækning af omkostningerne til lodsernes transport til og fra skibene – de såkaldte lodsningstjenester.

Aktivitetsforøgelsen i form af et stigende antal lodsninger har med tilsvarende flere lodsningstjenester medført øgede

omkostninger til lodsningstog i et omfang svarende til ca. 5 mio. kr. årligt.

Dette er også et aspekt, som man vil skulle se på i forbindelse med løsningen på Lodsvæsnets økonomiske problemer.

Samlet set er der altså efter det af Farvandsvæsnets oplyste tale om, at den primære årsag til den økonomiske ubalance i Lodsvæsnets skyldes:

- 1) At udgifterne til lodsvæsnets ansatte er steget som følge af overenskomsten;
- 2) At der – pga. kombinationen af det lave antal lodstog og den stigende aktivitet – udbetales en del ekstratjeneste til lodstogene; og
- 3) At der ikke i dag er fuld dækning for udgifterne ved lodsningstogene.

Dertil kommer, at Det Statslige Lodsvæsen i perioden 2003-2005 – som følge af stigende lodstogtægter og rationaliseringer – sænkede lodstaksternen med næsten 10 %. Dermed ligger lodstaksternen i dag altså et stykke under niveauet for 5-6 år siden.

Hvad er den økonomiske virkelighed for Lodsvæsnets?

Som tidligere nævnt er det et hovedprincip i lodstogloven, at Det Statslige Lodsvæsen skal være selvfinansierende.

Dette bl.a. for at sikre, at brugerne betaler for driften af Lodsvæsnet og for at undgå, at de danske skatteydere skal betale for lodsvæsnets virke.

Samtidig har Konkurrencestyrelsen tilkendegivet, at man bør tilrettelægge takstsystemet for Det Statslige Lodsvæsen på en sådan måde, at taksterne afspejler lodsvæsnets faktiske omkostninger ved lodsningerne.

Med udgangspunkt i disse forhold iværksatte Farvandsvæsnet, ved hjælp af konsulentfirmaet PA Consulting Group, et større arbejde med at afdække de reelle omkostninger ved lodsningerne på de enkelte ruter. Farvandsvæsnet har i forlængelse heraf oplyst, at undersøgelsen nu er afsluttet, og at den har vist et billede af de reelle omkostninger ved lodsningerne, som ikke har været tilgængeligt tidligere.

Det ses således nu, at for visse lodsninger er omkostningerne lavere end de nuværende takster og for visse andre lodsninger er omkostningerne betydeligt højere end de nuværende takster. Omkostningsdækningen gennem taksterne er altså meget forskellig.

Samtidig har undersøgelsen også givet et klart billede af, hvilket omfang ubalancen i Det Statslige Lodsvæsen vil få fremadrettet, såfremt der ikke iværksættes de nødvendige tiltag snarest muligt. I givet fald vil det årlige driftsunderskud fra og med 2009 forventes at beløbe sig til mindst 65 mio. kr. årligt.

Det er da også derfor, at det er tvingende nødvendigt at finde en løsning på problemet, som sikrer, at lodsvæsenet hurtigst muligt kan drives økonomisk forsvarligt.

#### Løsningsmodeller

Som det gerne skulle stå klart nu, er det noget af et klu-detæppe, der skal tages stilling til, når man skal finde en løsning på lodsvæsnets økonomiske problemer. Der vil selvsagt skulle ses på muligheder for yderligere rationaliseringer og effektiviseringer.

Men med de allerede gennemførte tiltag på dette område, vil der kun i yderst begrænset omfang være midler at finde på denne front. Og det efterlader os kun med én knap at skrue på, når vi skal finde en løsning – lodstaksterne.

Hvis det var så nemt som blot at skrue taksterne i vejret indtil der var penge nok, så var den løsning for længst ble-

vet gennemført. Men det er det bare ikke – det er tværtimod meget komplekst med mange varierende forhold, der spiller sammen på forskellig måde.

Som eksempel kan nævnes, at takstforhøjelser afføder effekter på en række områder, som f.eks. konkurrenceforhold, skibsfarten, erhvervet i de små havne og ikke mindst sejladsikkerheden.

Det er vigtigt, at en løsningsmodel tager hensyn til alle disse forhold, samtidig med at det sikres, at der altid er lodser til rådighed for skibsfarten.

Jeg formoder, at I – ligesom pressen og erhvervet – har hørt historierne om, at jeg nu planlægger på at hæve taksterne voldsomt. Lad mig blot mane en pæl gennem den historie med det samme.

Det er korrekt, at nogle af Farvandsvæsnetts indledende beregninger af takstområdet kunne føre til tal, der så meget voldsomme ud. Men jeg her sige, at det ikke er min intention, at det bliver løsningen.

Som forsvarsminister er det mig, som skal godkende ændringer i lodstaksterne, og jeg har ikke fået forelagt nogen

ændringer heraf på nuværende tidspunkt. Og jeg vil ikke som en ansvarlig minister kunne godkende eksorbitante takstforhøjelser.

Men jeg vil da også gerne samtidig slå fast, at en kommende løsning – som der arbejdes hårdt på, mens vi sidder her i dag – vil komme til at indeholde takstforhøjelser. Herom hersker der ingen tvivl.

Men det skal også ses i lyset af, at taksterne på lodsning ikke er blevet opreguleret i perioden fra 2001-2008. Tværtimod er taksterne inden for samme periode blevet sænket med knap 10 % på alle typer lodsninger.

Jeg vil også gerne tilføje, at siden lodsvæsnets økonomiske problemer blev offentligt kendt, har jeg modtaget en række henvendelser. Det gælder både fra rederiforeninger, lodserne selv, fra havne og fra andre politikere.

Hver især skriver de til mig med en bekymring over situationen, og i sagens natur med en bøn om, at jeg tager hensyn til deres respektive interesser. Jeg lytter naturligvis til dem alle og inddrager så vidt muligt deres argumenter i vurderingen af sagen.



Jeg vil meget gerne understrege, at jeg er ikke den minister, som sætter sejladsikkerheden over styr. Jeg er heller ikke den minister, som ønsker at belaste skibsfarten unødigt eller blive årsag til lukning af danske havne. Men som det turde stå klart nu, vil en løsning indebære et kompromis mellem forskellige hensyn. Og som det er kendetegnet for et kompromis, er der næppe nogen, der bliver 100 % glade for løsningen.

Men jeg kan dog sige, at takstforhøjelserne og de øvrige tiltag, der måtte være indeholdt i den endelige løsning, vil blive gennemført ud fra en nøje vurdering, hvor der tages de fornødne hensyn til økonomi, konkurrenceforhold, skibsfarten, erhvervet i de små havne, sejladsikkerheden og forsyningspligten. Det er en afvejning af alle disse faktorer, der vil blive udmøntet i en fremtidig løsningsmodel.

Og jeg vil også gøre det klart, at jeg er meget opmærksom på min mulighed for – i overensstemmelse med lodsloven - at fastlægge maksimaltakster, dvs. lægge et loft for takststigningerne. Dette vil i givet fald ske af hensyn til sejladsikkerheden, og risikoen for at bringe denne i fare, såfremt taksternes niveau skulle kunne føre til, at skibene fravælger anvendelse af lods pga. prisen.

Afslutningsvis vil jeg gerne sige, at jeg håber udvalget har fået en forståelse for de økonomiske udfordringer Det Statslige Lodsvesen står over for, og for den kompleksitet, der ligger i at finde en løsning.

Jeg vil naturligvis orientere forligskredsen og udvalget her om den endelige løsningsmodel, når en sådan er fastlagt. Og det er min overbevisning, at vi vil finde en model, som på fornuftig vis finder en balance mellem alle de modstridende hensyn, jeg har peget på her i dag.

Det er min klare intention, at en sådan model skal findes i samarbejde mellem Forsvarsministeriet, Finansministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet, og at det ikke er et spørgsmål om måneder, men om uger, før den skal findes.

Tak.