



INSPIRATIONSPUNKTER

19. maj 2014

Samråd i ERU den 19. april 2014 – Spørgsmål A-E af 14. og 24. april 2014 stillet af Erling Bonnesen (V).

[Kun det talte ord gælder]

- Tak for invitationen til at komme herover i udvalget.
- Formålet med lovforslaget er at modernisere det danske lods-system, så der åbnes for mere konkurrence, lavere priser på gennemsejlingslodsning og kundetilpassede lodsningssydelser.
- Disse ændringer skal få flere skibe til at tage lods om bord og på længere strækninger ved gennemsejling af de danske farvande, hvor der ikke kan kræves lodspligt.
- Det er rigtigt, at næsten alle de skibe, der er omfattet af FN's internationale søfartsorganisation, IMO's anbefaling om at tage lods ved gennemsejling af danske stræder, allerede gør det.
- Anbefalingen er rettet mod skibe med særlig stor dybgang og skibe med farlig last, som fx olie.
- I 2013 var det ca. 10 procent af de skibe, som passerede igennem Storebælt, som var omfattet af IMO's lodsanbefaling. Det svarer til cirka 2700 skibspassager.
- Det er selvfølgelig meget positivt, at mange af disse skibe følger IMO's anbefaling. Det hænger formentlig også sammen med, at skibene og rederierne har erkendt, at der er mange gode grunde til at tage lods om bord.
- Vi har tidligere undersøgt, hvad det koster, når skibe fx går på grund i forhold til, hvad det ville koste at tage lods om

bord, og det viser, at der er god økonomi i at tage lods om bord og få en bedre sikkerhed.

- Men det, der er langt vigtigere at understrege i denne sammenhæng, er, at der er rigtigt mange skibe, der ikke er omfattet af anbefalingen, og som ikke tager lods.
- Ud af de mere end 27.000 skibspassager, der var gennem Storebælt i 2013, var det kun knap 8.000 skibe, der valgte at tage lods. Med lovforslaget ønsker vi derfor at skabe yderligere incitament til at tage lods om bord.

[Spørgsmål A: Vil ministeren redegøre for L 176 om ændring af lodsloven, herunder specifikt redegøre for og forklare, hvordan det sikres, at der ikke sker forringelser af sikkerheden til søs og dermed sikre, at der ikke som følge af lovforslaget bliver øget risiko for uheld til søs med skade til følge på personer, materiel eller på miljøet, f.eks. ved Langeland, i Storebælt, omkring Fyn og i Kattegat?]

- Et af de afgørende hensyn bag lovforslaget har været, at fastholde det høje niveau for sejladsikkerhed og miljøikkerhed i danske farvande.
- I 2006 konkurrenceudsattes de såkaldte regionallodsnere, hvor skibe enten sejler fra eller lægger til i en dansk havn. Der er ikke noget, der tyder på, at denne konkurrenceudsættelse har påvirket sejladsikkerheden eller medført et forøget antal ulykker.
- Med lovforslaget fastholder vi de høje statslige kvalifikationskrav og lodsernes indberetningspligt, hvilket vil gælde alle lodser - også de private.
- Indberetningspligten omfatter, at lodsen har pligt til at indberette forhold om bord på skibene, som har betydning for sejladsikkerhed, miljøet eller andre samfundsmæssige forhold.
- Indberetningerne kan fx dreje sig om manglende efterlevelse af IMO-anbefalinger om anvendelse af lods, åbenbare uregelmæssigheder ved skibet, som kan påvirke dets sikkerhed, eller som udgør en trussel om skade på havmiljøet, ulovlig sejlads, farlige situationer.

- Indberetningspligten er strafsanktioneret og ændres ikke med lovforslaget.

[Spørgsmål B: Vil ministeren redegøre for, hvordan krav til uddannelse og lokalkendskab i forbindelse med lodsning i praksis vil blive planlagt og gennemført?]

- Jeg er blevet bedt om at redegøre for, hvordan krav til uddannelse og lokalkendskab i forbindelse med lodsning i praksis vil blive planlagt og gennemført.
- Lovforslaget ændrer ikke ved, at der fortsat vil være skrappe krav til lodsers kvalifikationer. Kvalifikationskravene til lodser er lovregulerede og gælder både for lodser ansat i DanPilot og i private lodserier.
- Det følger af de gældende regler, at lodserne skal have uddannelse og erfaring som skibsfører eller overstyrmand, have gennemført teoretisk og praktisk uddannelse inden for lodsning, have særligt lokalkendskab, sejltid og erfaring i det pågældende område og have bestået en egnethedsprøve.
- Lodsning må desuden kun foretages af lodser, der er i besiddelse af et gyldigt lodscertifikat. Lodscertifikatet er dokumentation for, at lodsens opfylder kvalifikationskravene.
- Det er Søfartsstyrelsen, der udsteder lodscertifikater, der giver adgang til at lodse i danske farvande. Søfartsstyrelsen fastlægger kvalifikationskravenes nærmere indhold og afholder lodsprøverne. Dette videreføres med lovforslaget.
- Udenlandske lodscertifikater skal inden for de rammer, der følger af EU's anerkendelses- og servicedirektiver, anerkendes af de danske myndigheder.
- De danske myndigheder kan dog stille krav om en egnethedsprøve eller prøvetid, hvis den udenlandske lods kvalifikationer væsentligt afviger fra lodslovens krav, herunder kravet om lokalkendskab.

- Søfartsstyrelsen fører tilsyn med såvel statslig som privat lodsvirksomhed. Med lovforslaget præciserer vi tilsynet på lodsområdet og skærper sanktionerne.
- Tilsynet omfatter blandt andet afholdelse af inspektioner og egnethedsprøver, udstedelse og inddragelse af lodscertifikater og lodsfritagelsesbeviser, tilsyn med skibe, som er fritaget for at tage lods, og tilsyn med lodsninger, lodser og lodsuddannelser.
- En lods kan allerede i dag få frataget sit lodscertifikat, hvis lodsens ikke længere opfylder kvalifikationskravene. Lodscertifikatet kan desuden inddrages, hvis lodsens overtræder lovgivningen eller vilkårene for lodscertifikatet, eller hvis andre forhold gør det betænkeligt, at lodsens foretager lodsning.
- Med lovforslaget kan en lods nu også få inddraget sit lodscertifikat, hvis lodsens overtræder vilkårene for en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning.

[Spørgsmål C: Vil ministeren redegøre for, hvordan forsyningspligten med lodsning til tabsgivende opgaver vil blive tilrettelagt samt redegøre for, hvordan udførelsen af opgaverne bliver sikret, herunder f.eks. ved tidsmæssigt og geografisk ubelejlige lodsningsopgaver?]

- Jeg er blevet bedt om en nærmere forklaring på, hvordan forsyningspligten med lodsning til tabsgivende opgaver vil blive tilrettelagt, og hvordan vi vil sikre, at opgaverne udføres.
- DanPilot har forsyningspligt. Forsyningspligten betyder, at ethvert skib, der anmoder om lods, kan få det, uanset om det er omfattet af lodspligt eller om det frivilligt tager lods om bord. Det ændres der ikke på med lovforslaget.
- DanPilot vil således også fremover have pligt til at stille lods til rådighed for både den nationale og internationale skibsfart 24 timer i døgnet og 365 dage om året overalt i danske farvande.
- Forsyningspligten indebærer dermed også, at DanPilot skal foretage de lodsninger, som private lodserier ikke kan eller

vil udføre på regionalområdet og på gennemsejlingsområdet.

- Med lovforslaget afvikler vi den nuværende krydssubsidieringsordning, der har begunstiget regionallodsninger på bekostning af gennemsejlingslodsning.
- I stedet bliver det muligt at indføre et forsyningsbidrag, som sikrer, at alle skibe, der anvender lods i danske stræder og farvande, bidrager til opretholdelsen af forsyningspligten.
- Fremadrettet får DanPilot derudover adgang til at tage markedspris for de regionallodsninger, hvor skibene ikke har lodspligt.
- Lovforslaget er dermed udformet på en måde, så det sikres, at DanPilot kan løfte forsyningspligten uden at det generelt fører til højere priser og uden, at skatteyderne skal betale for det.

[Spørgsmål D: Vil ministeren redegøre for besparelspotentialet i lovforslaget og oplyse, hvor meget en lods tjener i gennemsnit, samt hvordan spredningen er i indtjeningen fra de lodser, der tjener mindst, til dem der tjener mest?]

- Jeg er blevet bedt om at redegøre for, hvad besparelspotentialet i lovforslaget vil være, og hvad lodseres lønninger ligger på.
- Hvis der med besparelspotentialet spørges til, hvorvidt moderniseringen fører til besparelser for staten, så vil jeg gerne slå fast, at lovforslaget ikke indeholder nogle besparelser for staten.
- Det er hensigten med lovforslaget at åbne gennemsejlingsmarkedet, så private lodserier kan investere i og få adgang til denne del af det danske lodsmarked. Det betyder, at der fremadrettet også vil kunne opstå konkurrence om prisen på lodsningsydelsen.
- Derudover indeholder lovforslaget en række nye forretningsmuligheder for DanPilot, så DanPilot kan konkurrere på lige vilkår med de private lodserier.

- Det drejer sig dels om en justering af forsyningspligten, så DanPilot får mulighed for at aftale en 12 times periode med de mindre havne, hvor lovpligtig lodsning kan ske til en lovfastsat pris, mens DanPilot kan opkræve markedspris for lodsninger uden for dette tidsrum. Derudover får DanPilot mulighed for at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsning og mulighed for at indgå storkundeaftaler.
- Disse justeringer gør, at DanPilot kan tilrettelægge sin virksomhed mere hensigtsmæssigt og bl.a. sikre en mere effektiv udnyttelse af arbejdstid og materiel.
- DanPilots lodser aflønnes efter overenskomst, indgået mellem staten og Søfartens Ledere og Danske Lodser. Den gældende overenskomst indebærer, at lodserne får en årlig grundløn på 965.000 kr. inkl. pension. Lodsernes indtjening varierer derudover som følge af varierende overtidsbetaling.
- I gennemsnit tjente DanPilots lodser i 2013 1,1 mio. kr. inkl. pension.
- De 10 højest tjenende lodser havde en gennemsnitlig indtjening før skat på ca. 1,4 mio. kr. inkl. pension, og de 10 lavest tjenende lodser havde en gennemsnitlig indtjening på ca. 1,0 mio. kr. inkl. pension.

[Spørgsmål E: Vil ministeren redegøre for den manglende sammenhæng mellem landdistriktpolitikken og regeringens lodslovsforslag (L 176), herunder specifikt redegøre for at regeringens lovforslag forventes at medføre tab af danske lodsarbejdspladser på Langeland og Sydfyn?]

- I spørgsmål E er jeg blevet bedt om at redegøre for, om der mangler sammenhæng mellem forslaget om ændringen af lodsloven og landdistriktpolitikken, herunder om lovforslaget forventes at medføre tab af danske lodsarbejdspladser på Langeland og Sydfyn.
- Ligesom på andre erhvervsområder, vil øget produktivitet på lodsmarkedet bidrage til vækst og velstand og dermed have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i Danmark.

- Derudover er det positivt for sejladsikkerheden og miljø sikkerheden, hvis flere vælger at tage lods om bord og på længere strækninger som konsekvens af lavere priser på gennemsejlingslodsningerne.
- Derudover vil jeg gerne understrege, at DanPilot også fremover forventes at være en central markedsaktør på det danske lodsmarked. Det gælder også på markedet for regional-lodsninger.
- Som jeg allerede har nævnt, er markedet for såvel gennemsejlingslodsninger som regionallodsninger i vækst.
- I den forbindelse vil jeg gerne understrege, at den gradvise konkurrenceudsættelse betyder, at DanPilot, selv hvis der ikke sker en stigning i antallet af skibe, der tager lods, fortsat vil skulle varetage minimum 90 % af alle gennemsejlingslodsninger frem til den fulde konkurrenceudsættelse 1. januar 2020.
- Desuden kan oplyses, at DanPilots underskud på regional-lodsninger ifølge deres årsrapport for 2013, er faldet sammenlignet med det foregående år.
- Til slut vil jeg gerne understrege, at det er DanPilot selv, der tilrettelægger deres forretning, herunder placeringen af lodsstationer. Lovforslaget ændrer altså ikke på placeringen af lodsstationer fx på Langeland, eller på placeringen af DanPilots hovedsæde i Svendborg.
- Tak for ordet.