

## NOTAT

2. april 2014

### **Høringsnotat ad L176 Forslag til ændring af lodsloven og forskellige andre love (Effektivisering af lodsområdet, skærpet strafniveau ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab og undersøgelse af dykkerulykker)**

#### **1. Indledning**

Formålet med lovforslaget er at modernisere det danske lodssystem, så der åbnes for mere konkurrence, lavere priser på gennemsejlingslodsning og kundetilpassede lodsningssydelser. Det sker bl.a. med henblik på, at flere skibe kan tage lods om bord og på længere strækninger ved gennemsejling af de danske farvande, hvor der ikke kan kræves lodspligt. Det høje niveau for sejladssikkerhed og miljøsikkerhed i danske farvande fastholdes.

Moderniseringen af lodsmarkedet indebærer, at konkurrencen på lodsmarkedet øges, og at DanPilots monopol på gennemsejlingslodsninger ophører gradvist fra 2016-2020. DanPilot vil fortsat være en central markedsaktør med ansvar for forsyningspligten. I stedet for den nuværende krydssubsidieringsordning indføres et forsyningsbidrag, som sikrer, at alle skibe, der anvender lods i danske stræder og farvande, bidrager til opretholdelse af forsyningspligten. DanPilot får adgang til at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsning samt mulighed for at indgå særlige aftaler med kunder. Dette sikrer, at DanPilot kan konkurrere på lige vilkår med de private lodserier. Afvikling af den nuværende krydssubsidieringsordning, der begunstiger regionalodsning på bekostning af gennemsejlingslodsning, vil alt andet lige fremme brug af lods ved gennemsejlinger, hvor der ikke kan stilles krav om lods. DanPilot får fremover bl.a. mulighed for at tage markedspris for de regionalodsninger, hvor skibene ikke har lodspligt.

Det høje niveau for sejladssikkerhed og miljøsikkerhed i danske farvande fastholdes. Der vil fortsat være skrappe krav til lodsers kvalifikationer og lodseriers indberetningspligt. Derudover bliver det statslige tilsyn og sanktionsmulighederne skærpet.

Lovforslaget har desuden til formål at styrke sikkerheden til søs ved sikring af, at dykkerulykker kan undersøges af Den Maritime Havarikommission og ved skærpelse af strafniveauet ved forvoldelse af søulykke el-

ler sejlads i strid med godt sømandskab. Lovforslaget indeholder endvidere mindre justeringer af søfartslovgivningen.

Lovforslaget er sendt i høring den 20. december 2013 med høringsfrist den 17. januar 2014 til i alt 50 myndigheder, organisationer m.v. Lovforslaget er efterfølgende sendt i høring til Miljøministeriet, Dansk Fritidssejlerunion og Dansk Sejlunion. Der er modtaget høringsvar fra i alt 27 parter. Heraf har 22 haft bemærkninger.

De væsentligste bemærkninger fra de hørte parter til de enkelte emner i lovudkastet gennemgås og kommenteres nedenfor.

Visse høringsvar har givet anledning til redaktionelle ændringer og præciseringer i lovteksten og bemærkningerne. Disse ændrer ikke ved substansen i forslaget og omtales derfor ikke nærmere i dette notat.

## **2. Generelle bemærkninger**

Rederiforeningerne anfører, at lovforslaget er yderst positivt, idet det åbner op for ophævelse af DanPilots monopol og indførelse af gradvis konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne samt en drøftelse af omfanget af forsyningspligten. Foreningerne har dog nogle kommentarer til forslaget udformning, som de på en række punkter ikke finder vidtgående nok i forhold til konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningerne.

Miljøministeriet finder det positivt, at lovforslaget har til formål at styrke sikkerheden til søs samtidig med, at det hidtidige kvalitetsniveau for lodser bibeholdes.

Rederiforeningerne og DanPilot er positive over for en revision af de eksisterende lodspåsetningssteder.

DanPilot, Danske Havne og Maskinmestrenes Forening finder formålet om at effektivisere lodsvæsenet i danske farvande fornuftigt. Flere organisationer, herunder Søfartens Ledere, DanPilot og Danske Lodser, er bekymrede for særligt konsekvenserne af at ophæve DanPilots monopol og den foreslåede konkurrenceudsættelse på lodsområdet.

Søfartens Ledere, 3F og Danske Lodser kan ikke støtte lovforslaget.

Danske Havne kan ikke støtte lovforslagets ændring af DanPilots forsyningspligt i mindre havne og finder, at det strider imod målsætningen om uhindret adgang til at få lods.

Danmarks Fritidssejler Union (DFU) støtter skærpelsen af strafansvaret ved forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, idet de formoder, at skærpelsen vil virke præventivt, således at sikkerheden til søs forbedres.

### 3. Bemærkninger til konkrete emner

Kommenteringen af høringssvarene vil ske med udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

- 3.1. Ophævelse af DanPilots monopol på gennemsejlingslodsninger og gradvis konkurrenceudsættelse
- 3.2. Krydssubsidiering, forsyningspligt og definition af havne
- 3.3. Social dumping, miljøbeskyttelse og sejladsikkerhed
- 3.4. Mulighed for, at DanPilot kan indgå sær aftaler med rederier
- 3.5. DanPilots mulighed for at foretage andre maritime tjenesteydelser
- 3.6. DanPilots økonomi og Public Service aftalen
- 3.7. Tidspunktet for ikrafttræden af ændringerne på lodsområdet
- 3.8. Definition af gennemsejlingslodsning

#### 3.1. Ophævelse af DanPilots monopol på gennemsejlingslodsninger og gradvis konkurrenceudsættelse

Rederiforeningerne forventer, at en konkurrence på gennemsejlingslodsningerne vil bidrage positivt til, at både DanPilot og private aktører hele tiden skal have fokus på at optimere lodsningsopgaverne. Det vil have en positiv betydning for prisudviklingen, således at flest mulige skibe tager lods til gavn for sejladsikkerheden og det maritime erhverv.

Rederiforeningerne mener, det er positivt, at private kan foretage gennemsejlingslodsninger efter tilladelse fra Søfartsstyrelsen og med danske lodscertifikater, men finder, at den gradvise indfasning af konkurrenceudsættelsen ikke sikrer, at der skabes grundlag for etablering af andre lodserier end DanPilot på området. De finder desuden, at der bør skabes et erfaringsgrundlag under kontrollerede betingelser, hvor der kun anvendes lodser med danske lodscertifikater, og at indfasningen derfor ikke behøver at være afsluttet i 2020. Rederiforeningerne mener, at følgende forhold - af hensyn til private lodseriers konkurrence- og etableringsmuligheder - bør justeres i forbindelse med indfasningen. At konkurrenceudsættelsen bør omfatte alle gennemsejlingslodsninger, herunder lodsning igennem Øresund, at konkurrenceudsættelsen bør omfatte minimum 800 lodsninger, og at konkurrenceudsættelsen bør ske hurtigst muligt og før 2016. Rederiforeningerne mener desuden, at tilladelsen til at foretage gennemsejlingslodsning skal gælde for minimum 5 år.

DanPilot, Danske Lodser og Søfartens Ledere mener, at de seneste års undersøgelser af lodsmarkedet, herunder COWI's "Scenarieanalyse af Den Danske Lodstjeneste" fra maj 2013, i tillæg til ministeriets egen analyse, burde være lagt til grund for lovforslaget.

Søfartens Ledere finder ikke, at den analyse af det danske lodsmarked, som har dannet grundlag for lovforslaget, kan dokumentere en positiv effekt ved øget konkurrenceudsætning. Der forventes blot en udvikling til det bedre, men analysen giver efter foreningens opfattelse ikke svar på om der vil komme billigere priser og positive effekter ved en konkurrenceudsætning.

Danske Lodser finder, at analysen, der ligger til grund for lovforslaget, er udarbejdet ud fra en på forhånd fastsat konklusion, nemlig at der skal ske konkurrenceudsætning af gennemsejlingslodsningerne. Det er efter foreningens opfattelse ikke en analyse, som følger gængse analysemetoder. Konsekvenserne af den mangelfulde analyse kan indebære at den hidtidige statskontrollerede lodsning af skibe igennem danske farvande kompromitteres af kortsigtede kommercielle interesser. Danske Lodser finder det meget risikabelt at konkurrenceudsætte en eksisterende velfungerende ordning uden at have vished for at der opnås bedre resultater.

DanPilot mener ikke, at den gradvise konkurrenceudsættelse vil føre til øget effektivitet og skarpere priser og henviser til, at prisen på lodsningen i sig selv ikke er bestemmende for, om et skib tager lods, at DanPilots priser er reguleret, mens private lodserier selv vil kunne fastsætte vilkår for den enkelte lodsning, og at DanPilot dermed ikke får mulighed for at konkurrere på markedsvilkår og ikke vil kunne medvirke til at øge pris-konkurrencen. DanPilot mener, at en gradvis konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger indebærer, at priserne på gennemsejlingslodsninger vil falde til et niveau tættere på omkostningerne, mens priserne på regionalloidsning vil stige, da overskuddet til at dække underskuddet på regionalloidsningerne falder. DanPilot stiller desuden spørgsmål ved, om fuld konkurrenceudsættelse vil betyde, at udenlandske lodserier vil byde ind på markedet, og om arbejdspladser, skatteindtægter og valutaindtjening vil forsvinde, og efterspørger en analyse af disse forhold.

DanPilot finder, at der er en vis risiko ved på nuværende tidspunkt at forpligte sig til at gennemføre en fuldstændig konkurrenceudsættelse helt uafhængigt af erfaringerne med konkurrenceudsættelsen i 2016-2020. DanPilot mener, at der i givet fald kun skal konkurrenceudsættes op til 300 lodsninger i 2016-2020, og at konkurrenceudsættelsen bør evalueres, før der tages stilling til at udvide konkurrenceudsættelsen.

DanPilot vurderer, at den gradvise konkurrenceudsættelse kan gennemføres mere hensigtsmæssigt ved først at eksekvere og evaluere konkurrenceudsættelsen af regionalloidsninger fra 2006, dernæst opbygge DanPilot som en effektiv og konkurrencedygtig statsejet virksomhed og herefter vurdere og eksekvere konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger baseret på analyser af de dokumenterede erfaringer og effekter.

DanPilot anfører også, at det bliver vanskeligt for DanPilot at tilpasse sit beredskab, når DanPilot skal opretholde et beredskab, der er større end påkrævet, samt at det kan blive vanskeligere at opretholde certifikater til delstrækninger.

Maskinmestrenes Forening anfører, at udbud af en række lodsninger til fri konkurrence og udvidelse af varslingsperioder kan medvirke til at skabe højere serviceniveau og lavere priser mv. til gavn for samfundet og eventuelt medvirke til et øget antal lodsninger, men mener, at fuldstændig kon-

kurrence på lodsmarkedet bør afvente en måling af effekten af de nuværende tiltag i 2020.

International Maritime Pilots' Association (IMPA) og European Maritime Pilots' Association (EMPA) har i tilknytning til de nationale parter afgivet hørings svar. IMPA og EMPA udtrykker kritik af den foreslåede gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger og stiller spørgsmål ved, om den gradvise konkurrenceudsættelse vil medføre lavere priser på lodsnings.

3F er kritiske over for den gradvise konkurrenceudsættelse på gennemsejlingsområdet. 3F anser det ikke for hensigtsmæssigt at indføre konkurrence på gennemsejlingsområdet henset til DanPilots forsyningspligt med gennemsejlingslodsning, der indebærer, at de private lodserier i modsætning til DanPilot vil kunne vælge, hvilke lodsnings de vil foretage. 3F formoder, at de private lodserier vil lodse på områder med de bedste indtægter, og at DanPilot vil være forpligtet til at lodse på de øvrige områder til ulempe for den danske statskasse

Co-Søfart støtter, at der i 2016 sker konkurrenceudsættelse af 300 lodsnings, og mener, at det vil medføre en effektivisering af lodsvæsnet, Co-søfart mener dog ikke, at der allerede nu bør tages stilling til en fuldstændig konkurrence på lodsmarkedet, og mener, at en sådan beslutning skal bygge på den empiri, der opnås i en periode fra 2016 til 2020.

Danish Pilot Service mener i modsætning til Co-Søfart og Søfartens Ledere, at det vil være for problematisk for nye aktører at deltage i gennemsejlingslodsninger og foreslår følgende ændringer:

- At konkurrenceudsættelsen bør starte i 2014 og også bør omfatte gennemsejlinger i Øresund.
- At tilladelse til gennemsejlingslodsning bør gives for minimum 5 år ad gangen og til minimum 800 lodsnings og med en rimelig margin, for at de private har mulighed for at etablere en forretning. Med en rimelig margin menes, at den nye aktør eksempelvis kan lodse året ud, så lodserne ikke risikerer ledighed op til årsskiftet.

Danish Pilot Service anfører, at konkurrence fra DanPilot over for private aktører bør være udelukket på regionallodsningensområdet og henviser til, at prisniveauet for regionallodsningerne estimeres til at være 61 pct. under produktionsomkostningerne, og de mener, at konkurrencen derfor ville være i strid med konkurrencelovgivningen.

Danmarks Skibsmæglerforening anfører, at den foreslåede gradvise konkurrenceudsættelse næppe vil være tilstrækkelig for at etablere konkurrerende virksomhed, og at den første pulje på 300 lodsnings bør revurderes, og at der bør skabes erfaringsgrundlag forinden fuld konkurrenceudsættelse, og at en tilladelse bør omfatte fx 3-5 år.

Danske Havne er enige i, at tiden er moden til at konkurrenceudsætte større dele af lodsmarkedet med det formål at sikre konkurrencedygtige priser til alle havne, men mener, at det er fejlkonkluderet, at det ikke har negative økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, herunder havne og vareejere. Danske Havne efterlyser en forklaring på, hvordan man er nået frem til, at der er positive konsekvenser, uden at de negative effekter er kommenteret.

### **Kommentar**

Gennemsejlingslodsning er lodsning af skibe, der sejler igennem dansk farvand uden at anløbe dansk havn eller red. Det følger af den såkaldte Københavnertraktat fra 1857, at Danmark ikke kan fastsætte lodspligt for skibe, som blot sejler igennem danske farvande uden at anløbe dansk havn.

Den Internationale Maritime Organisations (IMO) anbefaler dog, at skibe med stor dybgang og visse andre skibe benytter lods ved gennemsejling af Storebælt og Øresund. Brug af lods ved gennemsejling af danske farvande er ikke lovpligtig.

DanPilot har i dag lovbestemt monopol på gennemsejlingslodsning, selvom det er frivilligt for skibene at tage lods, når de gennemsejler danske farvande. Det er således forbudt for de private lodserier at levere lods til skibe, der sejler gennem danske farvande.

For lodsning af skibe, der anløber dansk havn (regionallodsning) har der været konkurrence siden 2006.

Lovudkastet lagde op til, at der fra 2016 skulle gives tilladelse til, at andre lodserier kunne foretage 300 gennemsejlingslodsninger i Storebælt med henblik på fuld konkurrence i 2020. Der foretages årligt ca. 7.500 gennemsejlingslodsninger. I 2013 var der i alt 10.451 gennemsejlingslodsninger i danske farvande ifølge DanPilot.

En gradvis konkurrenceudsættelse fra 2016 til 2020 bør skabe grundlag for reel forretningsudøvelse for private lodserier allerede i overgangsperioden fra 2016-2020 uden at forringe forsyningssikkerheden eller sænke sejladsikkerheden. For at imødekomme dette justeres den foreslåede gradvise konkurrenceudsættelse på følgende 3 punkter:

Den gradvise konkurrenceudsættelse, som anført af Rederiforeningerne, Danmarks Skibsmæglerforening og Danish Pilot Service, bør omfatte flere gennemsejlingslodsninger for at skabe et bedre grundlag for at private virksomheder vil foretage de investeringer, som er nødvendige forgå ind på markedet for gennemsejlingslodsning fra 2016 og frem. Det vurderes, at konkurrenceudsættelsen med fordel kan justeres til 600 gennemsejlingslodsninger i 2016, 800 i 2017, 1.000 i 2018 og 1.200 i 2019 med henblik på fuld konkurrence den 1. januar 2020.

Det vurderes for det andet, at ophævelsen af DanPilots monopol og den gradvise konkurrenceudsættelse ikke bør begrænses geografisk til kun at omfatte gennemsejlingslodsning i dele af dansk farvand. Rederiforeningernes og Danish Pilot Services bemærkning om, at konkurrenceudsættelsen bør omfatte gennemsejlingslodsning igennem Øresund imødekommes således ved en justering af lovforslaget, så den gradvise konkurrenceudsættelse omfatter gennemsejlingslodsning i alle danske farvande og ikke kun i Storebælt.

Det vurderes endeligt, at Rederiforeningernes, Danish Pilot Service, og Danmarks Skibsmæglerforening har ret i, at de private lodseriers tilladelser til at foretage gennemsejlingslodsning bør udstedes for en længere periode end ét år, som der var lagt op til i udkastet til lovforslag. Tilladelsernes varighed er derfor ændret fra en 1-årig til en 4-årig periode i 2016, en 3 årig periode i 2017 osv. frem imod fuld konkurrence i 2020. Tilladelserne meddeles på baggrund af årlige ansøgningsrunder, indtil der er fuld konkurrence den 1. januar 2010.

### **3.2 Krydssubsidiering, forsyningspligt og definition af havne**

Danske Lodser anfører, at såfremt en fuld konkurrenceudsættelse af lodsmarkedet gennemføres i 2020 vil en evt. skærpelse af priserne på gennemsejlingslodsningerne blive modsvaret af prisstigninger på regionallodsningerne og en serviceforringelse af forsyningspligten for de mindre havne. Endvidere anfører Danske Lodser, at der tages mere hensyn til den internationale skibsfarts krav om lavere priser end konsekvenserne af højere priser på regionallodsninger, som vil være resultatet af den gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsningerne. Danske Lodser mener, at højere regionallodsningspriser vil fordyre dansk import og eksport med risiko for, at gods i stigende grad landtransporteres, hvilket er mindre miljøvenligt.

Danske Havne finder det fornuftigt, at der fastsættes et forsyningsbidrag til opretholdelse af forsyningspligten på regionallodsningsområdet.

Rederiforeningerne, DanPilot og Danske Havne mener, at bidraget – for at sikre lige markedsvilkår - også bør pålægges DanPilot. Rederiforeningerne mener, at tildelingen af disse midler bør ske på samme måde, som når staten køber andre ydelser til sikring af forsyningspligten, og at der bør ske udbud af de tabsgivende områder med eneret på lodsning i området.

Rederiforeningerne anfører desuden, at forsyningsbidragets størrelse bør være kendt på forhånd, og at forsyningsbidraget ved konkurrenceudsættelse af 300 lodsninger skønnes at blive på over 13.000 kr. for hver gennemsejlingslodsning, hvilket vurderes at være urealistisk stort set i forhold til en bruttogennemsnitspris på gennemsejlingslodsning på 33.250 kr.

Rederiforeningerne mener dog ikke, at der er et incitament for DanPilot til at effektivisere den underskudsgivende del af lodsningerne, når der overføres midler i form af et bidrag på udførte gennemsejlingslodsninger til at dække underskuddet hos DanPilot. Rederiforeningerne mener, at der ikke bør ske en overførsel af midler fra de internationale gennemsejlingslodsninger til de underskudsgivende regionallodsninger, men har forståelse for, at der vil være behov for støtte til de nødvendige (lovpligtige) regionallodsninger.

DanPilot er enig i, at der bør fastsættes en bidragsordning til medfinansiering af underskuddet på regionallodsninger, men anfører, at det kan være i strid med Københavnertraktaten fra 1857. DanPilot anfører, at provenuet af afgiften bør modsvare det bidrag, DanPilot ville have overført til regionallodsninger, såfremt DanPilot varetog alle gennemsejlingslodsninger.

Co-Søfart vurderer, at kompensationsordningen ikke kan gennemføres således, at der sikres en ligelig konkurrencesituation for DanPilot, da der fra konkurrenterne vil være fokus på en stram opdeling imellem indtægter og udgifter hidrørende direkte fra forsyningspligten på ikke rentable lodsninger, hvilket kan være regnskabsteknisk vanskeligt, og DanPilot vil blive sin egen konkurrent, da overskud på drift af rentable ruter kan blive overført til opretholdelse af forsyningspligten, med den konsekvens at de øvrige konkurrenter vil få forbedret deres konkurrenceevne, da de opkrævede bidrag da må forventes nedsat. Dermed mener CO-Søfart, at DanPilot kan komme til at bære en ikke uvæsentlig finansieringsbyrde, og det vil i virkeligheden kræve en større administrationsordning, hvis man skal sikre sig, at de andre konkurrenter – som konkret har nydt godt af forsyningspligten og et for lavt sat bidrag, også vil være dem, der bærer forsyningsbidraget for perioden.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at deres bekymring ved flere private operatører er, at alle naturligvis er interesserede i de lukrative lodsninger (eksempelvis gennemsejlingerne fra Skagen til Bornholm), mens ”udkantslodsninger” (til eksempelvis vanskeligt sejlbare danske havne) nemt bliver ladet i stikken, ifald de udskilles og ikke indgår som en del af den samlede forsyningspligtpakke. Danmarks Naturfredningsforening mener derfor, at lodsninger bør opfattes på samme måde som offentlig transport og vandforsyning – også yderområder skal sikres, og det kræver solidariske prisordninger i et eller andet omfang.

Danish Pilot Service anfører, at bidrag til regionallodsningerne bør fastsættes i så god tid (min. 5 år før), at aktører kender betingelserne for at agere på gennemsejlingsområdet, og bør fastsættes som en procentdel af den enkelte lodsning. Danish Pilot Service anfører, at de anførte bidrag (4-9 mio. om året) kan medføre, at bidraget til regionallodsningerne udgør mellem 40-90 pct. af det indsejlede. Danish Pilot Service mener, at bidraget bør fordeles mellem aktørerne på dette marked. Danish Pilot



Service mener desuden, at de som følge af deres tilstedeværelse på regionallodningsområdet løfter en del af forsyningspligten og derfor bør tilgodeses med tilskud fra gennemsejlingslodsningerne.

Rederiforeningerne er enige i, at forsyningspligten skal gradueres, så omkostningerne til opretholdelse af forsyningspligten til en given havn afspejler havnens reelle behov for anvendelse af lods samt, om hensynet til sejladsikkerheden og miljøbeskyttelse reelt betinger anvendelse af lods ved sejlads til havnen.

Rederiforeningerne, DanPilot, Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havne finder anvendelsen af den valgte europæiske TEN-T definition på mindre havne uhensigtsmæssig set i forhold til lodsbetjening. Der anføres bl.a., at den foreslåede definition på mindre havne ikke afspejler, i hvilket omfang der skal være mulighed for at rekvirere lods, idet TEN-T havne også er mindre havne, der forbinder øer og betjenes af færger, som ikke anvender lods, og godsmængde fra færger. Endvidere peges på, at anvendelsen af denne definition fører til, at de fleste større, mellemstore og mindre danske havne, heriblandt havne med lodspligt, dermed ikke er omfattet af forsyningsikkerheden.

Rederiforeningerne foreslår derfor, at en definition af mindre havne tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks godsomsætning på danske havne efter enhed, havn og tid, hvor enheden bør være "fragtskibsgods", eller at man baserer sig på antallet af anløb pr. havn af fragtskibe over en given størrelse eller antallet af udførte lodsninger til/fra de forskellige havne. DanPilot foreslår, at definitionen på en mindre havn bør ske på baggrund af en helhedsvurdering af trafik, størrelse, omsætning, lodsforudsætninger og TEN-T, mens Danske Havne foreslår en nærmere analyse af, i hvilket omfang lodsninger går til de havne, der er omfattet af TEN-T definitionerne.

Rederiforeningerne vurderer, at det kan vise sig uhensigtsmæssigt at fastsætte varslene for bestilling af lods direkte i loven, da der kan opstå behov for at differentiere bestillingstiderne, og foreslår, at erhvervs- og vækstministeren eller Søfartsstyrelsen i stedet bemyndiges til at fastsætte bestillingstiderne.

Danske Havne anfører, at lovkravet om, at lodsningerne en række steder kun kan ske i et begrænset tidsrum, risikerer at svække effektiviteten hos havne og skibe og DanPilot, samt at det for nogle skibe ikke vil være muligt at varsle fx afgang med 4 timers varsel, men at det ikke må afholde dem fra at få lods ombord.

Danske Havne og Danmarks Skibsmæglerforening mener, at forsyningspligten ikke bør begrænses. Danske Havne mener således, at DanPilot skal være forpligtet til at foretage en lodsning, selvom fristerne ikke er overholdt for den pågældende lodsning. Med de meget skærpede frister

vil der nemt kunne ske ændringer som følge af dårligt vejr, forsinkelser både ved ankomst og adgang.

Danske Havne anfører endvidere, at lovforslaget fører til forringet service på langt de fleste havne, forringelser i det tidsforbrug, skibe må påregne i forbindelse med havneanløb, og prisforhøjelser. Danske Havne anfører desuden, at når DanPilot får øget adgang til at optimere servicen og udføre andre skibsrelaterede serviceydelse, bør havnene gives de samme muligheder.

Danske Havne anser det for centralt, at adgangen til at få lods ikke begrænses eller umuliggøres, sådan at skibe fravælger lods eller havne, alene fordi det bliver for ufleksibelt, ineffektivt eller for dyrt. Ligeledes må vareejere ikke fravælge skibstransport frem for landevejstransport på baggrund af krav om lods.

Danske Havne og Danmarks Skibsmæglerforening mener, at forslaget er konkurrenceforvridende og henviser bl.a. til, at forøgede priser på lodsning og dermed søtransporten fører til konkurrenceforvridning i forhold til andre transportformer, og at forringelser i forsyningssikkerheden fører til konkurrenceforvridning mellem havne.

Danske Havne finder endvidere, at princippet om, at små underskudsgivende lodsforretninger, som staten ikke finder rentable, med fordel kan pålægges de mindre havne, mens havne ikke skal involvere sig yderligere i rentable forretninger, og at Erhvervs- og Vækstministeriet i lyset heraf bør arbejde aktivt for, at havneloven ændres.

DanPilot anfører, at lempelsen af forsyningspligten, så skibe skal varsle lodstjenesten i bedre tid, giver DanPilot bedre mulighed for at tilrettelægge lodsopgaven, men ifølge DanPilot spiller det i vidt omfang en mindre rolle, idet lodsninger ofte ikke kan planlægges i så god tid, som lovforslaget antager, er muligt. DanPilot anfører, at omkostningsreduktionen vil være beskednen, idet DanPilot skal opretholde et beredskab, og idet lempelsen vil omfatte de havne, hvor der ikke er mange lodsninger.

Aalborg Pilot ApS anfører, at DanPilot frit vil kunne vælge, om de vil samarbejde med private lodserier for at løfte forsyningspligten og vil kunne opretholde en kunstig høj pris på forsyningspligten og derved fordyrer den afgift, som de private lodserier skal betale for at få adgang til gennemsejlingslodsningerne. Aalborg Pilot ApS mener derfor, at forsyningspligten bør gives – af en uvildig instans – til den udbyder, der kan tilbyde den mest sikre, effektive og konkurrencedygtige drift på de små havne.

KL anfører, at forslaget risikerer at føre til forringet service i de fleste havne, hvilket KL ikke kan støtte. KL er bekymret for den reducerede forsyningssikkerhed i de mindre danske havne og anfører, at det ikke sy-

nes dokumenteret, at lovændringen vil føre til bedre miljøbeskyttelse. KL ønsker ikke konkurrenceforvridning, som medfører, at de mindre havne stilles mere ugunstigt end i dag, med højere priser og mindsket forsyningssikkerhed med begrænsninger i adgangen til lods og større risiko for, at skibe til og fra disse havne fravælger lods. KL anfører, at det ikke synes dokumenteret, at lavere priser på gennemsejlingslodsning vil øge antallet af gennemsejlende skibe, som tager lods ombord. Det er vigtigt for KL, at der ikke sker en fordyrelse af dansk varetransport pr. skib fremfor vejtransport, på grund af dyrere/mere besværlig lodsning.

Endelig foreslår Rederiforeningerne en gennemgang af det søsikkerheds- og miljømæssige behov for lods, hvor der i dag er lodspligt.

### **Kommentar**

Der er i dag forsyningspligt for DanPilot til at levere lodsninger 365 dage om året, 24 timer i døgnet til alle skibe, der anmoder om lods.

DanPilot opererer desuden i dag med faste priser. Den lovbestemte prisregulering indebærer, at DanPilot optjener et betragteligt overskud på gennemsejlingslodsningerne.

Forsyningspligten for regionalloidsninger er i dag meget omkostningstung og ikke rentabel for DanPilot. De urentable regionalloidsninger finansieres af overskuddet fra gennemsejlingslodsningerne

Prisreguleringen indebærer, at DanPilot optjener overskud på gennemsejlingsområdet, som anvendes til at finansiere urentable lodsninger på regionalloidsningsområdet, der har faste priser.

DanPilot havde i 2012 et underskud på regionalloidsningerne på ca. 45 mio. kr., men et samlet overskud for hele forretningen på ca. 20 mio. kr.

Det er i længden ikke hensigtsmæssigt, at skibe, der ikke har anden relation til Danmark end, at de passerer de danske stræder, skal bidrage væsentligt til at dække udgifterne for andre skibes anløb til og fra danske havne gennem overpriser for gennemsejlingslodsning. Hertil kommer, at det må forventes, at ophævelsen af DanPilots monopol og gradvis konkurrenceudsættelse medfører effektiviseringer og deraf følgende prisnedsættelser.

Det er samtidig vigtigt, at gradvis konkurrenceudsættelsen har et omfang, der muliggør, at DanPilot kan opretholde sin forsyningspligt med lodsning også efter den gradvise konkurrenceudsættelse bliver gennemført. Det vurderes derfor, at der samtidig med gennemførelsen af den gradvise konkurrenceudsættelse bør gives DanPilot mulighed for at tage markedspris for regionalloidsning af skibe, som ikke er omfattet af lodspligt. Det betyder, at sådanne regionalloidsninger fremover vil kunne udføres af alle

aktører til markedspris. Denne justering, som også kunne indføres administrativt efter den gældende lov, omtales i lovbemærkningerne.

I takt med at DanPilots monopol ophæves og gennemsejlingslodsningerne gradvist konkurrenceudsættes, er der behov for at sikre, at omkostningerne ved opretholdelse af forsyningspligten fortsat kan finansieres. For at sikre, at alle lodserier, der udfører lodsning på dansk søterritorium, bidrager til opretholdelse af forsyningspligten, justeres lovforslaget, så forsyningsbidraget skal betales såvel ved regionallodsning som ved gennemsejlingslodsning. Forsyningsbidraget skal betales af såvel danske som udenlandske lodserier, der foretager lodsning på dansk søterritorium. Derved sikres, at alle skibe, der modtager lodsassistance på dansk søterritorium bidrager til de omkostninger, som er forbundet med forsyningspligten.

Som foreslået af Rederiforeningerne, DanPilot og Danske Havne præciseres det, at forsyningsbidraget også vil skulle omfatte DanPilot, således at DanPilot i samme udstrækning som de private lodserier skal betale et forsyningsbidrag ved udførelse af lodsning.

Det nuværende lovforslag ændrer ikke ved, at det fremadrettet også vil være DanPilot, der har forsyningspligten. Derfor vil forsyningsbidraget også som udgangspunkt tilgå DanPilot, men under den klare forudsætning at DanPilot udelukkende vil skulle have dækket sine omkostninger. Forsyningsbidraget vil således blive reguleret gennem en ny public serviceaftale, og DanPilot vil derfor skulle fremlægge revisionspåregnede regnskaber for de berørte regionallodsninger. Hertil kommer, at bidraget skal sikre sammenlignelighed mellem hhv. DanPilots og de private lodseriers priser på gennemsejlingslodsninger. DanPilots priser afspejler således både omkostningerne til at gennemføre gennemsejlingslodsninger samt omkostninger til at dække underskuddet på regionallodsningens område. Dette bør også gælde for de private lodserier.

Konkret vil der blive lagt vægt på, at størrelsen på forsyningsbidraget vil være kendt af lodserierne i god tid forud, således at de har mulighed for at beregne dets effekt på deres forretning.

Formålet med justeringen af DanPilots forsyningspligt er at tilpasse forsyningspligten til de forskellige behov for lodsninger i danske havne. Hensigten er således at effektivisere DanPilots virksomhed ved at skabe en større grad af proportionalitet imellem lodsbehov i de danske havne og DanPilots pligt til at foretage lodsninger i disse havne.

Den foreslåede tilpasning af forsyningspligten i de mindre havne kan, som anført af Danske Havne, imidlertid have utilsigtede konsekvenser, såfremt skibe, der skal anløbe eller afgår fra mindre havne uden for den aftalte 12 timers *normale "åbningstid"*, udelukkes fra få adgang til lodsning. Lovforslaget justeres derfor, således at DanPilots forsyningspligt

opretholdes også for lodsninger, der ønskes udført til eller fra de mindre havne uden for den aftalte 12 timers normale "åbningstid".

DanPilot gives i stedet mulighed for at aftale en 12 timers periode med de mindre havne, hvor lovpligtig lodsning kan ske til lovfastsat pris og DanPilot gives mulighed for at opkræve markedspris for alle lodsninger, der foretages til og fra mindre havne uden for den aftalte 12 timers periode.

Efter lovforslaget skulle afgrænsningen imellem større og mindre havne ske i overensstemmelse med EU-reglerne om det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Dette ville som anført af bl.a. Danske Havne og Rederiforeningerne indebære, at også havne med mange passagerer og havne, hvor godstransporten sker på færger, blev anset som større havne. Afgrænsningen imellem større og mindre havne vil derfor blive ændret, således at den i stedet baseres på den pågældende havns andel i fragtgodsomsætningen.

Hvad angår eventuelle behov for justeringer af lodspligten, vil Søfartsstyrelsen regelmæssigt drøfte behovet for lodspligt med erhvervet på baggrund af sejladssikkerhedsmæssige vurderinger. Sådanne drøftelser har også tidligere været afholdt.

### **3.3. Social dumping, miljøbeskyttelse og sejladssikkerhed**

DanPilot, Danske Lodser og Søfartens Ledere mener, at COWI's "Scenarioanalyse af Den Danske Lodstjeneste" fra maj 2013, burde være inddraget under udarbejdelsen af lovforslaget. De påpeger i denne forbindelse, at erfaringer fra andre lande viser, at der har været en stigning i antallet af ulykker i forbindelse med konkurrenceudsættelse. Danske Lodser og Søfartens Ledere stiller desuden spørgsmål ved, hvordan Danmark vil føre kontrol med den internationale skibsfart i forhold til anvendelse af lods og vilkårene herfor.

International Maritime Pilots' Association (IMPA) og European Maritime Pilots' Association (EMPA) udtrykker kritik af den foreslåede gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingslodsninger, idet de vurderer, at den kan have negative konsekvenser for miljøet og sejladssikkerheden i form af flere kollisionsulykker.

DanPilot mener, det er sandsynligt, at sejladssikkerheden forringes, idet muligheden for at anvende flere forskellige lodserier vil kunne skade håndhævelsen af IMO's anbefalinger om at anvende lods i danske farvande, samt at private lodserier kan nøjes med at lodse dele af strækningen, hvilket øger sandsynligheden for, at skibe alene vil anvende lods i dele af danske stræder og ikke for hele strækningen.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at man på sigt, uanset hvordan en lodsordning skrues sammen, vil få problemer med at skaffe kvalificerede lodser, eftersom der bliver færre og færre danskere i skibene.

Co-Søfart og Maskinmestrenes Forening anfører, at konkurrencesituationen uden et krav om et sammenligneligt lønniveau for danske lodsvirksomheder vil være urimelig, idet lønninger til lods, besætning, og i de virksomheder, som vil servicere og vedligeholde skibe fra udenlandske operatører, samt udgifter til efteruddannelse og opretholdelse af lods-certifikater - fx fra de baltiske lande, er væsentligt lavere end de danske.

Co-Søfart og Søfartens Ledere anfører, at en udenlandsk lods fra et EU/EØS-land med dansk certifikat vil kunne fortage gennemsejlingslodsninger, og at fuld konkurrenceudsættelse af lodsmarkedet derfor vil kunne medføre tab af arbejdspladser på søen og i den maritime klynge. Co-Søfart mener, det kan indebære, at der ikke vil være lodsninger nok til at opretholde og uddanne et dansk lodsvæsen med danske lodser, hvilket kan udgøre en trussel mod forsyningspligten. Co-Søfart frygter, at anvendelsen af udenlandske lodser på mange punkter vil være uden for dansk kontrol og mulighed for effektiv retsforfølgelse i Danmark og derfor kan medføre, at rederier og forsikringsselskaber helt fravælger lodsning på baggrund af en vurdering af, at en lodsning ikke vil øge sikkerheden tilstrækkeligt i forhold til prisen. Også 3F anfører, at konkurrencen kan være til skade for sikkerheden på området.

Danish Pilot Service mener, at mulighed for opkvalificering af certifikater bør ændres, og at de gældende regler for opkvalificering af lodsernes certifikater og dermed udvikling af de private lodserier, gør det umuligt at opkvalificere lodsernes certifikater, bl.a. fordi antallet og den nødvendige variation af tonnage størrelser kun findes i gennemsejlingerne

### **Kommentar**

Der er i Danmark allerede opbygget erfaring med indførelse af konkurrence på regionallodsningområdet siden 2006. Der er ikke noget, der tyder på, at konkurrenceudsættelsen på regionallodsningområdet skulle have påvirket sejladsikkerheden eller medført en forøgelse af antallet af ulykker.

Det følger allerede i dag af EU-lovgivningen, at alle EU-borgere, der efter deres hjemlands regler har de rette uddannelser og kvalifikationer til at lodse i danske farvande, har ret til at få deres uddannelse anerkendt i Danmark.

For at få lods-certifikat til at lodse i danske farvande skal man opfylde de gældende kvalifikationskrav, herunder have et grundigt og indgående lokalkendskab og erfaring med at besejle de specifikke danske farvandsområder, der skal lods i. Ellers lever det hverken op til dansk lovgivning eller *IMO's anbefalinger*.

Lodslovens gældende kvalifikationsniveau for lodser fastholdes for de konkurrenceudsatte lodsninger, således at effektiviseringen af lods-mar-

kedet sker under hensynstagen til sejladsikkerheden – og dermed beskyttelse af havmiljøet mod forureningsulykker. Tilladelse til gennemsejlingslodsning vil således kun blive givet til lodserier med de nødvendige certifikater og tilladelser. Dette præciseres i lovforslagets bemærkninger.

Tilladelsen til gennemsejlingslodsning kan tilbagekaldes, hvis lodseriet overtræder betingelserne for tilladelsen eller groft eller gentagne gange overtræder lodslovgivningen, fx groft eller gentagne gange undlader at foretage pligtige indberetninger. Såfremt udenlandske skibe undlader at tage lods eller anvender andre rådgivere end de af Danmark autoriserede eller anerkendte lodser, vil de ikke blive anset som at have opfyldt *IMO's retningslinjer for brug af lods gennem danske farvande*. De danske myndigheder vil dog - ligesom det er tilfældet i dag - ikke kunne stille krav om brug af lods. Dette præciseres i lovforslagets bemærkninger.

For at sikre kontrollen med lodser og lodserier også efter konkurrenceudsættelsen justeres lovforslaget, så tilsynet med lodsning, lodser og lodserier præciseres, og sanktionsmulighederne skærpes.

Det præciseres således, at det påhviler lodserier, lodser samt andre personer, der handler på lodseriets vegne, at yde Søfartsstyrelsen den nødvendige bistand ved dens undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed, herunder give adgang til optegnelser, dokumenter og lignende, der har betydning for adgangen til at drive lodsaktivitet eller udførelse af lodsopgaver.

Sanktionsmulighederne skærpes dels ved, at reglerne for tilbagekaldelse af lodscertifikater skærpes. En lods kan som hidtil få frataget sit lodscertifikat, hvis lodsens ikke længere opfylder kvalifikationskravene. Lodscertifikatet kan desuden som hidtil inddrages, hvis lodsens overtræder lodslovgivningen eller vilkår for lodscertifikatet, eller hvis andre forhold gør det betænkeligt, at lodsens foretager lodsning. Lovforslaget justeres, så der i tilknytning hertil indføres mulighed for, at lodscertifikatet kan inddrages, hvis lodsens groft eller gentagne gange overtræder vilkår for en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning.

Desuden skærpes reglerne for sletning af lodserier fra registeret over lodserier, der må foretage lodsaktivitet i danske farvande. Et lodseri kan som hidtil slettes fra registeret, hvis det overtræder vilkår for registreringen, loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven. Lovforslaget justeres, så der i tilknytning hertil indføres mulighed for, at et lodseri kan slettes fra registeret, hvis lodseriet groft eller gentagne gange overtræder vilkår for en tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning, eller hvis lodseriet ikke har betalt skyldigt forsyningsbidrag.

I dag efterleves IMO anbefalingerne om lodsning igennem de danske bæltter af næste alle skibe, som er omfattet af anbefalingerne. Det regime,

der i dag medvirker til at sikre overholdelsen af IMO-anbefalingerne i Storebælt, vil også gælde fremadrettet for alle lodserier.

### **3.4. Mulighed for, at DanPilot kan indgå særaftaler med rederier**

Rederiforeningerne ser det som en fordel, at DanPilot får mulighed for at indgå særaftaler med rederier og ser det som en forudsætning for, at konkurrencen sker på markedsvilkår, men DanPilot finder, at kravene til transparens af aftalerne bør lempes, så konkurrencefølsomme oplysninger ikke offentliggøres.

#### **Kommentar**

Det er velbegrundet, at konkurrencefølsomme oplysninger om de enkelte kundeaftaler ikke bør offentliggøres. Dette er nu præciseret i lovforslaget.

### **3.5. DanPilots mulighed for at foretage andre maritime tjenesteydelser**

Rederiforeningerne og Danmarks Skibsmæglerforening er betænkelige ved udvidelsen af DanPilots aktiviteter, hvis DanPilot ikke opererer på markedsvilkår. Rederiforeningerne finder, at DanPilot – som efter princippet for offentlige parter i havneloven – kun bør kunne udføre andre maritime tjenesteydelser, hvis der ikke er private, som kan eller vil levere ydelsen. Rederiforeningerne ønsker ikke, at DanPilot kan foretage bugseringsopgaver.

DanPilot anfører, at muligheden for at udbyde andre ydelser end lods-ydelser kan skabe mulighed for, at DanPilot kan udvikle virksomheden og skabe nye arbejdspladser og øgede skatteindtægter. DanPilot foreslår, at bestyrelsen får det fulde mandat til at tage stilling til, hvilke ydelser DanPilot skal udbyde foruden lodsninger.

Danmarks Skibsmæglerforening er betænkelige ved udvidelsen af DanPilots aktiviteter, hvis DanPilot ikke opererer på markedsvilkår.

#### **Kommentar**

Lovforslaget indebærer, at DanPilot gives mulighed for at levere andre maritime tjenesteydelser end lodsning. Erhvervs- og vækstministeren kan som led i udøvelsen af sit ejerskab af DanPilot fastsætte, hvilke andre maritime tjenesteydelser udover lodsning, som DanPilot kan levere.

Det er hensigten, at DanPilot alene skal levere maritime tjenesteydelser, som ligger i naturlig forlængelse af DanPilots hovedformål. Dette er nu præciseret i lovforslaget. Sådanne tjenesteydelser omfatter ikke sædvanlige bugseringsopgaver, men kan fx være transport af besætningsmedlemmer til skibe på havet og rådgivning om sejladsforhold mv.

### **3.6. DanPilots økonomi og public service aftalen**

DanPilot anser det for sandsynligt, at DanPilot som følge af lovforslaget skal have tilført ny kapital, og mener det vil være nødvendigt at hæve pri-



sen på regionallovsninger, hvis der ikke tilføres DanPilot yderligere kapital.

DanPilot finder, at det med henblik på effektivisering og den gradvise konkurrenceudsættelse er mere hensigtsmæssigt, at DanPilot selv fastsætter sine priser, eller at der alternativt bør fastsættes maksimaltakster, således at DanPilot sikres et kommercielt råderum, og dermed et råderum for at lade effektiviseringer komme DanPilots kunder til gavn. DanPilot opfordrer til, at der i lovforslaget indsættes, at der skal indføres maksimaltakster samtidig med, at lovforslagets ændringer af lodsloven træder i kraft.

DanPilot anfører, at lovforslaget lægger til grund, at DanPilot skal forestå gratis uddannelse af lodser hos konkurrerende lodserier, hvilket DanPilot anser som urimeligt. DanPilot ønsker derfor at kunne opkræve betaling for oplæring af lodser.

Danish Pilot Service anfører, at DanPilot mod betaling og efter anmodning skal være forpligtet til at medtage lodser fra andre selskaber, og henviser til, at mulighed for medsejling hos DanPilot vil reducere omkostningerne for nye lodserier og dermed øge disses konkurrenceevne, samtidig med at det kan medføre en indtjening hos DanPilot.

DanPilot, Danske Lodser og Søfartens Ledere anfører, at der mangler dokumentation for, at effektiviseringen af lodsområdet vil have positive økonomiske og administrative konsekvenser for DanPilot. DanPilot anfører, at konkurrenceudsættelsen vil betyde et omkostningstab på 25 mio. kr., og at tabet vil komme fra skibe, der i dag bidrager med det højeste dækningsbidrag, og at de andre lovmæssige justeringer ikke vil kunne opveje tabet.

DanPilot anfører, at lodsanalysens anbefalinger om ændrede regler for certifikater, forsøg med landbaseret lodsning og de nye regler om lodspå-sætningssteder bør sættes i værk senest samtidig med, at lovforslagets ændringer af lodsloven træder i kraft.

KL og Danske Lodser anfører, at det ikke virker sandsynliggjort, at muligheden for at bruge DanPilots lods både til øvrige kommercielle maritime aktiviteter, vil give øget indtjening i større omfang. KL foreslår, at staten med henblik på yderligere effektivitet fx forhandler med DanPilot om, at lodserne i højere grad end i dag også påtager sig øvrigt fx administrativt arbejde, så lodserne har mindre ventetid.

Danmarks Skibsmæglerforening er betænkelige ved udvidelsen af DanPilots aktiviteter, hvis DanPilot ikke opererer på markedsvilkår.

Danske Havne mener, at der kan findes yderligere effektiviseringsgevinster i DanPilot, og at der derfor bør fokus være på en fortsat tilpasning i DanPilot.

Danske Havne anfører, at maksimale takster må være takster, der sikrer, at der ikke sker en konkurrenceforvridning, hverken i forhold til andre transportformer eller så nogle havne kobles af transportnettet, og spørger til, hvordan maksimaltaksterne tænkes fastsat.

Rigsrevisionen anfører, at de forventer, at Søfartsstyrelsen er opmærksom på de udfordringer, der er for DanPilots økonomi, herunder forretningsmæssige risici, i forbindelse med konkurrenceudsættelsen. Rigsrevisionen bemærker, at der endnu ikke er indgået en public service aftale mellem Erhvervs- og Vækstministeriet og DanPilot som nævnt i lovbemærkningerne.

Rederiforeningerne anfører, at der vil være risiko for overkompensation og konkurrenceforvridning, hvis public service aftalen også omfatter regionalområder, og mener ikke, at der skal ske krydssubsidiering til konkurrenceudsatte områder.

### **Kommentar**

De økonomiske konsekvenser for DanPilot ved ophævelsen af monopolet og den gradvise konkurrenceudsættelse skal ses i forhold til lovforslagets øvrige indhold, som vil skabe en række effektiviseringsmuligheder for virksomheden.

Det er således vurderingen, at DanPilot vil kunne håndtere de økonomiske konsekvenser ved ophævelsen af monopolet og den gradvise konkurrenceudsættelse dels ved at fortsætte den allerede iværksatte effektiviseringsproces, hvilket vil kunne understøttes af en række af de initiativer, der følger af lovforslaget, dels ved at der indføres et forsyningsbidrag på lodsninger, der udføres af DanPilot og øvrige lodserier ved lodsning på dansk søterritorium, jf. ovenfor. Lovforslaget justeres i den forbindelse, så forsyningsbidraget omfatter alle lodsninger, herunder regionallodsninger, der foretages på dansk søterritorium.

Det er vurderingen, at de ovennævnte foreslåede justeringer som følge af høringssvarerne samlet fortsat vil sikre, at DanPilots økonomi er bæredygtig. Det skyldes, at den justerede model for den gradvise konkurrenceudsættelse modsvares af, at en justering af de fastsatte takster vil give DanPilot større mulighed for at opkræve markedsprisen end i dag, fx på de ikke-lovpligtige regionallodsninger. Moderniseringen, herunder effekterne for DanPilots økonomi, vil blive evalueret første gang i 2018.

En public serviceaftalen med DanPilot er ved at blive indgået. Aftalen er udformet under hensyntagen til, at priserne på DanPilots lodsninger er fastsat ved bekendtgørelse, som DanPilot ikke har mulighed for at fravige. Aftalen vil skulle justeres, når reguleringen af DanPilots priser på længere sigt ændres til maksimal- eller markedsbestemte priser, og når DanPilot gives mulighed for at indgå storkundeaftaler. En fornyet public service aftale forventes først at kunne udarbejdes, når det er afklaret, i

hvilket omfang der sker overførelse af midler fra gennemsejlingsområdet til regionallodsningsområdet.

### **3.7. Tidspunktet for ikrafttræden af ændringerne på lodsområdet**

Rederiforeningerne anfører, at ikrafttrædelsen af lovforslagets bestemmelser vedrørende lodsning ikke bør udsættes unødigt.

Aalborg Pilot ApS udtrykker bekymring for, at lovens ændringer, der er til fordel for DanPilot, sættes i kraft 1. januar 2015, hvorimod lovens ændringer til fordel for private lodserier først sker med virkning fra 1. januar 2016. Aalborg Pilot ApS mener, at de private lodserier risikerer at blive udkonkurreret af DanPilot i løbet af 2015.

#### **Kommentar**

Som anført i pkt. 3.6 er den public-service aftale, som er ved at blive indgået med DanPilot, baseret på den eksisterende prisregulering med faste priser, som er fastsat i medfør af lovgivningen. En række af de ændringer, som giver DanPilot mulighed for at imødegå konkurrence fra andre lodserier, forudsætter, at der forinden indgås en ny public serviceaftale, hvilket først kan forventes at ske i 2016, når der via DanPilots regnskaber er skabt klarhed over hvor stort omfanget af DanPilot overførsel af midler fra gennemsejlingsområdet til regionallodsningsområdet er.

Som anført i pkt. 3.1 justeres den gradvise konkurrenceudsættelse af gennemsejlingsområdet. Den gradvise konkurrenceudsættelse forudsætter forberedelse også for at give eventuelt interesserede lodserier mulighed for at erhverve de nødvendige certifikater mv. I lyset heraf er forslagets ikrafttrædelsesbestemmelser ændret, således at ministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

### **3.8. Definition af gennemsejlingslodsning**

Aalborg Pilot ApS mener, at der er behov for en omdefinering af gennemsejlingslodsninger, så private lodserier får adgang til at lodse fartøjer til/fra dansk red til/fra søen.

#### **Kommentar**

Med lovforslaget åbnes der netop op for, at private lodserier, som led i konkurrenceudsættelsen af gennemsejlingslodsningerne, vil få mulighed for at foretage såvel regional- som gennemsejlingslodsninger. Dermed kan de private lodserier også få adgang til at lodse fartøjer til/fra dansk red til/fra søen.

#### **4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder m.v.**

##### Myndigheder m.v.:

DanPilot  
 Erhvervsstyrelsen  
 Finansministeriet  
 Forsvarsministeriet  
 Justitsministeriet  
 Klima-, Energi- og Bygningsministeriet  
 Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
 Miljøministeriet  
 Rigsrevisionen  
 Statsministeriet  
 Skatteministeriet  
 Transportministeriet  
 Udenrigsministeriet  
 Økonomi- og Indenrigsministeriet

Færøernes Hjemmestyre  
 Grønlands Selvstyre

##### Erhverv og organisationer:

Advokatrådet  
 Assuranceforeningen SKULD  
 Bilfærgernes Rederiforening  
 CO-Søfart  
 Danmarks Fiskeriforening  
 Danmarks Rederiforening  
 Danmarks Skibskredit A/S  
 Dansk Industri  
 Dansk Metals Maritime Afdeling  
 Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater  
 Dansk Sejlunion  
 Danmarks Fritidssejlerunion  
 Danske Havne  
 Danske Lodser  
 Danske Regioner  
 Fag og Arbejde (FOA)  
 Fagligt Fælles Forbund (3F)  
 Finansrådet  
 Fiskeriets Arbejds miljøråd  
 Fiskernes Forbund  
 Foreningen af Småøernes Færgeselskaber  
 Forsikring & Pension  
 Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
 HORESTA  
 Kommunernes Landsforening  
 Landsorganisationen i Danmark  
 Maskinmestrenes Forening

Offentligt Ansattes Organisationer  
Radiotelegrafistforeningen af 1917  
Rederiforeningen af 2010  
Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer  
Skibsmæglerforeningen  
Statstjenestemændenes Centralorganisation II  
Søfartens Arbejdsmiljøråd  
Søfartens Ledere  
Dansk Navigatørforening  
Træskibs Sammenslutningen.

**Følgende organisationer, myndigheder m.v. har haft bemærkninger til lovforslaget:**

Myndigheder m.v.:

DanPilot  
Miljøministeriet  
Rigsrevisionen

Erhverv og organisationer:

Aalborg Pilot ApS  
Bilfærgernes Rederiforening  
CO-Søfart  
Danmarks Rederiforening  
Danmarks Naturfredningsforening  
Dansk Metals Maritime Afdeling  
Danmarks Fritidssejlerunion  
Danske Havne  
Danske Lodser  
Danish Pilot Service  
European Maritime Pilots' Association (EMPA)  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
International Maritime Pilots' Association (IMPA)  
Kommunernes Landsforening  
Maskinmestrenes Forening  
Rederiforeningen af 2010  
Skibsmæglerforeningen  
Søfartens Ledere