



**ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN**

17. maj 2014

**Besvarelse af spørgsmål 13 ad L 176 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 30. april 2014.**

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere notatet af 30. april 2014 fra Danske Havne, jf. L 176 – bilag 3.

**Svar:**

Danske Havnes notat indeholder 4 forslag til forbedring af lovforslaget.

Danske Havne ser for det første gerne, at lovforslagets ”åbningstid” på 12 sammenhængende timer i de mindre havne udgår. Desuden ser Danske Havne gerne, at de ønskede omkostningsreduktioner for lodsning i stedet søges opnået via overgang til landbaseret lodsning.

Danske Havne ser for det andet gerne, at der indføres et loft over prisstigninger for regionallopsninger, herunder at prisudviklingen for lodsning til de enkelte havne opgøres.

Det skal indledningsvist bemærkes, at lovforslaget indebærer, at konkurrencen på lodsmarkedet øges, og at DanPilots monopol på gennemsejlingslopsninger ophører gradvist fra 2016-2020. Med lovforslaget konkurrenceudsættes 600 lodsninger i 2016, 800 lodsninger i 2017, 1.000 lodsninger i 2018 og 1.200 lodsninger i 2019.

Den gradvise konkurrenceudsættelse skal gøre det muligt for private lodserier at investere og have mulighed for at drive forretning fra 2016.

DanPilot forventes fortsat at være en central aktør på hele det danske lodsmarked, og der er ved moderniseringen af lodsloven lagt vægt på, at DanPilot skal kunne konkurrere på lige vilkår med private lodserier.

DanPilots forsyningspligt for alle lodsninger til danske havne fastholdes med lovforslaget.

Der anløber kun få skibe om året i de mindre havne. Det betyder, at DanPilot skal opretholde en større kapacitet end der er brug for, for at varetage forsyningspligten.

Med lovændringen indføres en afgrænsning mellem større og mindre havne. Afgrænsningen er baseret på den pågældende havns andel i fragtgodsomsætningen og afspejler dermed behovet for lodsning i havnene.

**ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTERIET**  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50  
Fax 33 12 37 78  
CVR-nr 10 09 24 85  
evm@evm.dk  
www.evm.dk

Der vil fortsat være lovfastsatte priser for de lovpligtige regionallodsnin-  
ger til og fra danske havne. I de mindre havne får DanPilot dog mulighed  
for at aftale en såkaldt ”åbningstid” på 12 sammenhængende timer med  
havnen. Åbningstiden fastættes i samarbejde med havnen, så der tages  
hensyn til skibenes behov for lodsning i den pågældende havn.

Lovpligtige lodsninger til de mindre havne, der udføres inden for den 12-  
timers periode vil fortsat ske til den lovfastsatte pris, mens lovpligtige  
lodsninger uden for den 12-timers periode vil ske til markedspris.

Det kan desuden oplyses, at der som led i moderniseringen af lodsmarke-  
det er taget initiativ til en analyse af muligheder for landbaseret lodsning i  
danske farvande. Analysen skal efter planen gennemføres og offentliggø-  
res inden udgangen af 2014.

En eventuel adgang til landbaseret lodsning forventes også at kunne bi-  
drage til mere effektiv udnyttelse af ressourcer i lodserier og deraf føl-  
gende lavere priser.

Der vurderes på baggrund af ovenstående, at der ikke er grundlag for at  
ændre på DanPilots mulighed for at aftale en 12-timers periode med de  
mindre havne, hvor skibene kan få adgang til lovpligtige lodsninger til en  
lovfastsat pris.

Det vurderes endvidere, at der ikke kan forventes større samfundsøkon-  
omiske konsekvenser af lovforslaget, herunder for de mindre havne. Der  
ses derfor ikke grund til at indføre et prisloft for regionallodsnin-  
ger til enkelte mindre havne.

Danske Havne ser for det tredje gerne, at der fremadrettet kun kan fast-  
sættes lodspligt af hensyn til miljøet eller hvor åbenlyse og betydelige  
samfundshensyn gør lodspligt påkrævet.

I dag kan der ifølge lodsloven indføres lodspligt for skibe, der er lastet  
med olie, kemikalier eller andre farlige stoffer, eller som har en større  
mængde såkaldt bunkerolie om bord. Endvidere kan der fastsættes lods-  
pligt, når hensyn til den offentlige sikkerhed, militære grunde, sejlads-  
sikkerheden, overholdelse af orden, forebyggelse af fare, hensyn til miljøet  
eller andre væsentlige offentlige interesser tilsiger det.

Det betyder blandt andet, at der i dag er lodspligt ved visse broer i Dan-  
mark, da de betragtes som væsentlig infrastruktur.

Der ændres med lovforslaget ikke på mulighederne for at indføre lods-  
pligt, men samtidig vil jeg gerne understrege, at jeg ikke ønsker lodspligt  
i danske farvande, hvor det ikke er velbegrundet.

På den baggrund har jeg bedt Søfartsstyrelsen tage en dialog med bl.a. Danske Havne om lodspligt ved fx de danske broer, hvor der har været investeret i sejladsbeskyttelse gennem de senere år.

Danske Havne ser for det fjerde gerne, at man afskaffer adgangen til at straffe en havnedirektør, hvis havnen modtager et skib, som ikke har taget lods, selvom det er omfattet af lodspligt.

På baggrund af Danske Havnes henvendelse vurderer jeg, at denne bestemmelse i den eksisterende lodslov med fordel kan ændres, da strafansvaret forekommer vidtgående i forhold til forseelsen.

Jeg vil derfor fremsætte et ændringsforslag, som begrænser strafansvaret, således at havnedirektørerne ikke kan straffes, såfremt de efter skibets ankomst sikrer, at Søfartsstyrelsen eller politiet underrettes om overtrædelserne efter skibets anløb til havnen.