

Søfartsstyrelsen
Fjordvænget 30
4220 Korsør
Sendt via mail til sifa@dma.dk
Vedr. sag nr. 2019-52886

HØRINGSSVAR VEDR. RAMBØLL OG BLUE CONSULTINGS RAPPORT OM UDVIKLINGEN PÅ LODSMARKEDET SIDEN 2014

Behov for regeljusteringer for regionallodsninger

Danske Havne takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. Rambøll og Blue Consultings rapport om udviklingen i lodsmarkedet siden 2014. Danske Havne finder det positivt, at Søfartsstyrelsen har valgt at offentliggøre rapporten og sende evalueringen i høring, så alle interessenter på området har mulighed for at kommentere herpå.

Fleksibel og omkostningseffektiv lodsning er af høj betydning

Lodsning er væsentlig for havnene og samfundet som helhed. Sejladsikkerhed er et nødvendigt udgangspunkt for søtransport. Søtransport er samlet set grønnere end vejtransport, og bidrager derved til et grønnere Danmark og til at mindske trængslen på vejene. Lodsning skal derfor være både fleksibel, så søfartens behov imødekommes, og omkostningseffektiv, fordi godstransporten i høj grad er konkurrenceudsat.

Konkurrenceudsættelsen af lodsområdet har ikke haft den tilsigtede virkning på regionale lodsninger. Det afspejles i, at priserne på denne type lodsninger er steget med 18 pct. i perioden 2014 -2017. Det er ikke en tilfredsstillende udvikling for havnene, jævnfør nedenfor.



Det må antages, at formålet med en konkurrenceudsættelse af hele lodsområdet er at øge konkurrencen med henblik på at minimere priser og øge serviceniveauet for dem, der benytter sig af lodsning. Dette uanset om man benytter sig af forsyningspligten, og altså DanPilot, eller en privat aktør i markedet.

Evalueringen viser tydeligt, at målet med konkurrenceudsættelsen ikke er indfriet. Tværtimod er det modsatte sket: konkurrencen er meget begrænset, og i den seneste periode er den på markedet for regional lodsninger ovenikøbet mindsket, eftersom DanPilot har generobret 90 pct. af markedet. Tilbage står enkelte havnelodserier, der opererer på baggrund af grandfathers rights.

Dertil kommer, at priserne er steget markant. 18 pct. i perioden 2014-2017, for visse havne dog 40 pct. på grund af ændring i, hvilke lodsmærker der serviceres af DanPilot. Selvom serviceniveauet ikke er en del af evalueringen, kan det udledes af reduktionen af DanPilots lodsmærker, at den del af servicen, der har at gøre med lokal tilstedeværelse og deraf følgende fleksibilitet er forringet. Øget pris og reduceret serviceniveau har negative konsekvenser for havnene og bidrager til at forringe konkurrencekraften for godstransporten til søs.

Danske Havne finder således Søfartsstyrelsens servicetjek af lodsreguleringen positivt, idet evalueringen tydeliggør, at prisen på havnelodsninger er steget markant med konkurrenceudsættelsen, hvilket ikke er tilfredsstillende for havnene.

Danske Havne er interesserede i at arbejde med initiativer, der kan reducere prisen på havnelodsninger uden at gå på kompromis med sejladsikkerheden. Lodsfrigelsesbeviser er ikke særlig udbredt og det betragtes som omstændigt at opnå fritagelsen. Disse kan være en vej til at få billigere lodsninger i nogle områder. Derfor er Danske Havne positive over for ordningen, som bør være så administrativ simpel som muligt. Det kan også være formålstjenesteligt at analysere nærmere, om uddannelse, certificering og bedre udnyttelse af lodsernes arbejdstider kan bidrage til reducerede priser for havnelodsninger. Danske Havne er også villige til at drøfte, om ændret serviceniveau for visse havne kan medføre reducerede priser på havnelodsning.

Forsyningspligten skal bestå så alle erhvervshavne sikres lodsning

DanPilots forsyningspligt er afgørende for, at der kan sikres lodsning til alle erhvervshavne. Derfor ønsker Danske Havne, at forsyningspligten skal bestå, idet der er tale om en myndighedsopgave.

Differentieret serviceniveau for havnene i en ny lodslov

Danske Havne vurderer, at der med afsæt i evalueringen er behov for at justere reglerne. Som det fremgår af evalueringen, er der for regionallodsninger stor forskel på, hvor mange lodsninger, der foretages til den enkelte havn. Med en justering af reglerne kan havne med få lodsninger tilbydes et differentieret serviceniveau. Den nuværende mulighed for at mindre havne og DanPilot aftaler åbningstid på 18 sammenhængende timer jf. bekendtgørelse af lodslov §19 stk. 4, omfatter for få havne. Mindre havne defineres der som havne med en årlig fragtgodsomsætning i de foregående 2 kalenderår på mindre end ½ pct. af den samlede godsomsætning for fragtskibsgods i danske havne i perioden jf. samme lov §3, 12). Det er Danske Havnes vurdering, at denne definition er for snæver, og at der er behov for, at flere havne med få lodsninger kan omfattes.

Der er også behov for at gentænke, hvordan et differentieret serviceniveau kan håndteres under forsyningspligten. En revideret lov bør blandt andet give mulighed for differentierede varslingsfrister.

Det vil samlet set bidrage til at mindske DanPilots omkostninger til 24timers beredskab og derved være et element i reducere prisen på regionallodsninger. Danske Havne bidrager gerne til at granske denne løsningsmodel.

Vilkårene for indførelse af forsyningsbidraget er til stede

Lodsloven indeholder mulighed for at indføre et forsyningsbidrag. I forbindelse med revision af lodsloven i 2014 redegjorde Erhvervs- og Vækstministeriet i lovens bemærkninger samt i svar på spørgsmål 27 for, hvilke vilkår der skal være til stede, for at forsyningsbidraget nævnt i §22 a kan træde i kraft.

Grundlaget er den forsyningspligt, som DanPilot er pålagt. En forudsætning for at forsyningsbidraget kan indføres er, at der skal være et revisorpåtegnet regnskab, som dokumenterer underskuddet.

Dette forhold er, som det fremgår af evalueringen, opfyldt, også efter de væsentlige prisstigninger i perioden.

Prisstigningerne finder sted samtidig med, at DanPilot genvinder 90 pct. af markedet. Derfor må det konkluderes, at DanPilots omkostninger til at løfte

forsyningspligten ikke modsvares af de fordele, som virksomheden har via sin funktion som forsyningspligtsoperatør og sin i øvrigt dominerende stilling på markedet. Danske Havne anmoder derfor Erhvervsministeriet om at vurdere, om vilkårene for at forsyningsbidraget træder i kraft er opfyldt, så DanPilot kan modtage kompensation for at løfte forsyningspligten.

Danske Havne ser frem til det videre arbejde med evalueringen af lodsloven og håber, at behovet for justering af reglerne på området imødekommes af Erhvervsministeriet. Det er nødvendigt fordi fortsat lodsning i havnene til en fornuftig pris er til gavn for søtransporten, som bidrager til et grønnere Danmark med mindre trængsel og dermed mere sikkerhed på vejene.

Danske Havne uddyber gerne ovenstående synspunkter, såfremt der er behov herfor, og står i øvrigt til rådighed for Søfartsstyrelsen og Erhvervsministeriet.

Med venlig hilsen,

Eva Fiil Nielsen
Erhvervspolitisk konsulent