

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

ERHVERVSMINISTEREN

12. april 2023

Erhvervsministerens redegørelse til Statsrevisorernes beretning nr. 7/2022 om lodsning i danske farvande

ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Statsrevisorerne har anmodet om min redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 7/2022 om lodsning i danske farvande har givet anledning til.

Tlf. 33 92 33 50

Fax. 33 12 37 78

CVR-nr. 10092485

EAN nr. 5798000026001

em@em.dk

www.em.dk

1. Rammerne for lodsning i danske farvande

Det er indledningsvist relevant at opridsse rammerne for lodsning i danske farvande.

De danske stræder er blandt verdens mest befærdede. Der passerer således årligt cirka 70.000 skibe gennem Storebælt, Øresund og Lillebælt, og af disse var cirka 16.000 ren transit mellem Bornholm og Skagen i 2022¹. Danmark er efter internationale aftaler forpligtet til at stille lods til rådighed i de danske stræder. Derudover er der lodspligt for skibe med visse laster, f.eks. olie, visse typer kemikalier samt højradoaktivt materiale, når skibet sejler i det indre og ydre territorialfarvand. Der kræves desuden brug af lods i specifikke områder, f.eks. fjorde og havne, hvis skibet har en vis størrelse (længde, bredde eller dybgang), eller hvis skibe af en vis størrelse benytter slæbebåd i gravede render eller afmærkede sejlløb². Der foretages cirka 14.000 havnelodsninger og 10.000 gennemsejlingslodsninger³ årligt.

Lodsmarkedet har de sidste mange år været præget af gennemgribende forandringer. Fra en de facto monopolsituation præget af dårlig økonomi og stort underskud i det statslige lodsvæsen i 00'erne. Til i dag hvor der er kommet flere aktører ind på markedet, og der er en høj forsyningssikkerhed

¹ Opgjort som skibe med AIS (*Automatic Identification System*), hvilket er lovpligtigt for alle større skibe.

² Lodsloven ([LBK nr 352 af 12/04/2016](#)) og Bekendtgørelse om anvendelse af lods ([BEK nr 1848 af 08/12/2020](#))

³ Gennemsejlingssegmentet er lodsning af skibe gennem danske farvande uden at anløbe havn. Havnesegmentet er lodsning af skibe til eller fra dansk havn.

leveret af en velkapitaliseret selvstændig offentlig virksomhed i form af DanPilot.

Lodsning handler i høj grad om forsyningsikkerhed og kan betragtes som kritisk infrastruktur, der understøtter sikker sejlads i farvandet omkring Danmark. På den baggrund er der ved lov fastsat en forsyningspligt, som forpligter DanPilot til at stille lods til rådighed for skibe, som ønsker det, eller som er omfattet af lodspligt. Forsyningspligten er dermed både en forudsætning for, at Danmark kan leve op til sine internationale forpligtelser, samt for at skibe, der har pligt til at tage lods, kan overholde deres lodspligt.

Der er gennemført tre store revisioner af lovgivningen på lodsområdet i henholdsvis 2006, 2013 og 2014, som gradvist har liberaliseret lodsområdet i Danmark.

Hovedformålet bag ændringen af lodsloven i 2006 var at skabe mulighed for at effektivisere lodsvæsenet til gavn for sejladsikkerheden, herunder konkurrenceudsætte dele af lodsvæsenet og de daværende havnelodserier samt at åbne mulighed for yderligere liberalisering. Det var forventningen, at moderniseringen generelt set ville medføre lavere lodstakster, men det var ikke et decideret formål.

I 2013 blev det statslige lodsvæsen, DanPilot, omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) ledet af en bestyrelse med erhvervsøkonomiske og administrative kompetencer. Hovedformålet var at skabe grundlaget for en effektiv drift af DanPilot for herigennem at fremme sejladsikkerheden og beskyttelsen af miljøet i danske farvande.

Forud for stiftelsen af DanPilot som SOV i 2013 var lodsvæsenet præget af væsentlige økonomiske udfordringer med underskud på lodsvæsenets drift og oparbejdning af en stor gæld. Det var særligt havnelodssegmentssegmentet, der var stærkt underskudsgivende og blev delvist finansieret af gennemsejlingssegmentet. Derfor blev taksterne for lodsning sat op og en genopretningsplan iværksat for at nedbringe gælden. Det løste dog ikke problemet, da der frem mod 2012 fortsat var underskud og negativ egenkapital. Det var derfor et væsentligt formål med stiftelsen af DanPilot som SOV, at sel-skabet skulle drives rentabelt og effektivt.

Hovedformålet bag ændringen af lodsloven i 2014 var at modernisere lods-systemet med henblik på mere konkurrence, lavere priser på gennemsejlingslodsning samt kundetilpassede lodsningssydelser. Det var endvidere et formål at bevare DanPilot som central markedsaktør, have fokus på forretningsmæssige parametre, samt at åbne for mulighed for markedspris på ikke-lodspligtige havnelodsninger.

2. Overordnede konklusioner i statsrevisorernes beretning

Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at: *"Erhvervsministeriet ikke i tilfredsstillende grad har understøttet Folketingets intentioner med konkurrenceudsættelsen af lodsområdet og etableringen af DanPilot som selvstændig offentlig virksomhed."*

Statsrevisorerne finder det endvidere utilfredsstillende, at: *"ingen af hovedformålene [med konkurrenceudsættelsen] er opnået. Konkurrencen på lodsmarkedet er begrænset, gennemsnitsprisen er ikke faldet for alle typer lodsninger, og der er sket et fald i lodsanvendelsen. Det medfører en risiko for, at sejlads- og miljöikkerheden i danske farvande forværres. Hertil kommer, at DanPilot ikke har indfriet Erhvervsministeriets produktivitetsmål. DanPilots produktivitet er faldet med 9 % siden 2013. Det har forringet mulighederne for lavere priser på lodsning."*

3. Erhvervsministeriets generelle svar på statsrevisorernes konklusioner

Jeg tager Statsrevisorernes konklusioner til efterretning.

Jeg er enig i, at konkurrencen på lodsmarkedet er begrænset. Den er dog større end i 2014, da der er etableret tre nye gennemsejlingslodserier og et nyt havnelodseri i perioden. Gennemsnitspriserne er faldet 4 procent på gennemsejlingssegmentet, men steget 42 procent for havnelodsninger. Begge dele var imidlertid forudsat ved lovændringen i 2014 for at afvikle gennemsejlingssegmentets finansiering af havnesegmentet. I 2013 havde DanPilot eksempelvis et underskud på havnesegmentet på 34 mio. kr. og et overskud på gennemsejlingssegmentet på 52 mio. kr.

Det er endvidere korrekt, at der er sket et mindre fald i lodsanvendelsen for skibe, som IMO anbefaler at tage lods på den lange strækning gennem Storbælt. Faldet er dog mindre, end det fremstilles af Rigsrevisionen, da IMO-anbefalingen blev justeret i 2014, så flere skibe blev omfattet. Når

sammenligningsgrundlaget korrigeres, er der tale om et fald på 4,6 procentpoint fra 2015-2021 og ikke 13,3 procentpoint, som Rigsrevisionen lægger til grund.

Man kan ikke ud fra de forhold, der fremgår af Rigsrevisionens beretning, konkludere, at sejlads- og miljø sikkerheden er faldet. Der er en lang række faktorer, der påvirker antallet af ulykker, herunder eksempelvis vejrforhold og skibstrafik. Det er derfor ikke kun lodsanvendelsen, som har betydning for sejlads- og miljø sikkerheden. På samme vis er det heller ikke alene prisen på lodsydelse, der har betydning for lodsanvendelsen. Eksempelvis kan den teknologiske udvikling på navigationsområdet bevirke, at flere skibe end tidligere er tilbøjelige til ikke at tage lods, hvis de ikke er omfattet af lodspligt. Lodsning er derfor blot én af flere faktorer, der påvirker sejlads- og miljø sikkerheden.

Jeg vil også fremhæve, at der har været en lang række formål med lovændringerne i 2006, 2013 og 2014 som beskrevet ovenfor. Rigsrevisionen har alene valgt at undersøge en delmængde af disse formål og har derfor kun fokus på, om Erhvervsministeriet har understøttet mere konkurrence på lodsmarkedet, lavere priser på lodsning og øget lodsanvendelse i dansk farvand, samt om DanPilot har opnået en positiv udvikling i produktiviteten siden etableringen som SOV i 2013. Rigsrevisionen kunne også have undersøgt forsynings sikkerheden, DanPilots økonomi og kundetilpassede lodsningssydelse, som var blandt de væsentlige formål, for at tegne et mere dækkende billede af lovens formål. Det betyder, at Rigsrevisionens beretning kun tegner et delvist billede af lodsmarkedet og dermed ikke afdækker kompleksiteten i de mange formål, der er med reguleringen, og hvordan mekanismerne i markedet påvirker hinanden.

Et nærmere blik på formålene med lovændringerne og øvrige hensyn på området viser, at flere af de forskellige hensyn er vanskelige at balancere i praksis.

DanPilot er som nævnt pålagt forsyningspligt ved lov. Det er derfor vigtigt for forsynings sikkerheden, at virksomheden har en størrelse og kapacitet, der gør det muligt at løfte denne opgave. Så længe DanPilot har forsyningspligten, er det således nødvendigt, at selskabet er en central markedsaktør, jf. hensynene bag lovændringen i 2014. Det vil formentlig være svært for DanPilot at fastholde konkurrencedygtige priser i en konkurrencesituation,

hvor andre aktører har overtaget de rentable lodsninger, hvis DanPilot alene står tilbage med de mindre rentable strækninger, som man er forpligtet til at lodse.

Heroverfor står et væsentligt hensyn til fri konkurrence, som Folketinget også besluttede at indføre med lovændringen i 2014. Liberaliseringen af markedet blev bl.a. besluttet som følge af, at DanPilot før 2013 havde en dårlig økonomi med store underskud og gæld til følge. Hensigten var, at konkurrence på lodsmarkedet ville afhjælpe de indbyggede økonomiske ulemper i en de facto monopoltilstand. Derudover var der et ønske om at afvikle den daværende praksis, hvor overskuddet på gennemsejlingssegmentet finansierede underskuddet på havnesegmentet. Hensynet var, at man via lavere priser på gennemsejlingslodsninger ønskede at få flere af de store skibe i de danske stræder til at tage lods, da der særligt her er risiko for alvorlige ulykker.

Hensynet til, at DanPilot skal tilbyde lodsning til lave priser, udfordrer endvidere ønsket om, at der kommer flere aktører ind på lodsmarkedet. Det må antages, at nye aktører alene vil træde ind på markedet, hvis der er mulighed for at drive en rentabel forretning. Der er endvidere mærkbare investeringer forbundet med at etablere lodsvirksomhed i form af fx køb af lods-både, hvilket yderligere medfører behov for, at nye aktører på markedet skal kunne generere profit til dækning af den initiale investering.

Der er således flere hensyn, og opgaven er at balancere dem bedst muligt mhp. at sikre miljø- og sejladsikkerheden.

Det er muligt at liberalisere markedet yderligere, idet man teoretisk kan fjerne forsyningspligten. Det vil dog med stor sandsynlighed påvirke forsyningsikkerheden i en negativ retning, da mindre rentable strækninger formentlig ikke vil have lodsdekning. Uden en garanti for at skibe kan få stillet lods til rådighed i stræderne, vil Danmark ikke længere kunne overholde sine internationale forpligtelser, som har rødder helt tilbage til 1857 med afskaffelsen af Øresundstolden. Tilsvarende vil der være en risiko for, at der ikke kan anvendes lods ved lodspligtige havneanløb, hvilket i praksis vil betyde, at en række mindre havne ikke vil kunne anløbes af skibe med lodspligt.

Tilsvarende er der ulemper forbundet med at vende tilbage til en monopol-løsning uden konkurrence, hvor et statsligt monopol ikke vil være underlagt et konkurrencepres, der driver løbende effektiviseringer, innovation og kvalitet samt understøtter rentabel økonomisk drift.

De to ”ydermodeller” for mulig markedsindretning – hhv. monopol og fri konkurrence uden forsyningspligt – har således svært ved at favne væsentlige hensyn på markedet.

Det er derfor min vurdering, at den nuværende model – et konkurrenceudsat marked med en stærk statslig aktør – generelt set er den bedst egnede til at understøtte et sundt lodsmarked, fordi den indeholder både et konkurrenceelement, som driver innovation og omkostningseffektivitet, men samtidig sikrer en meget høj grad af forsyningsikkerhed.

Det er endvidere vigtigt at pointere, at der er usikkerhed forbundet med den fremtidige udvikling af lodsmarkedet. DanPilot har iværksat en række digitale initiativer, som forventes at kunne øge effektiviteten væsentligt og er derudover i gang med at udvikle droner som et støtteværktøj til lodser. Ligeledes arbejdes der intensivt med at teste landbaseret lodsning, som forventes at give et markant bidrag til at reducere omkostningerne til lodsbåde, transport og lønninger i fremtiden. Den teknologiske udvikling, der pågår på området, betyder, at man skal være varsom med at ændre væsentligt i reguleringen på nuværende tidspunkt.

Jeg er dog åben for, at se på justeringer af reguleringen af lodsmarkedet, blandt andet på baggrund af input fra Rigsrevisionens beretning.

4. Gennemgang af de enkelte kritikpunkter

Jeg vil nu gennemgå de konkrete kritikpunkter og Erhvervsministeriets overvejelser og tiltag i forlængelse heraf.

4.1. Manglende konkurrence

Rigsrevisionen finder, at Erhvervsministeriet ikke har udnyttet sine muligheder for at understøtte konkurrencen fuldt ud, fx ved at opsætte rammer for DanPilots opkøb. DanPilot har købt ejerandele i tre lodserier i perioden og har løbende orienteret Erhvervsministeriet herom. Som Rigsrevisionen også bemærker, har der været gode forklaringer på, hvorfor det har været

fornuftigt at agere på denne vis. Hvis DanPilot ikke havde købt disse ejerandele, ville der være stor risiko for, at lodserierne var gået konkurs, hvormed konkurrencen ville have lidt større skade. Derudover er armslængde et centralt princip i den statslige ejerskabsvaretagelse af selskaber.

DanPilot har ifølge selskabets lov ret til at købe ejerandele i andre virksomheder. Erhvervsministeriet vil dog i den kommende revision af det strategiske styringsdokument bl.a. tilføje, at DanPilots opkøb skal være velbegrundede og under hensyntagen til en balancering af de overordnede formål om dels sikring af konkurrence og dels bevarelse af forsyningssikkerhed. De enkelte opkøb vil altid skulle foretages pba. en konkret vurdering.

4.2. Priser

Rigsrevisionen finder endvidere, at Erhvervsministeriet ikke tilstrækkeligt har understøttet lavere priser, fx ved at udarbejde en prispolitik, så DanPilot kunne have brugt sit overskud til at sænke priserne i stedet for at øge sin soliditet og opkøbe ejerandele i andre lodserier.

Hertil vil jeg understrege, at Erhvervsministeriet ikke deler Rigsrevisionens opfattelse af, at DanPilots priser generelt skulle falde. Det fremgår af den seneste lovændring i 2014, at de politisk bestemte maksimaltakster fremover alene skulle gælde for de lodspligtige havnelodsninger, og at DanPilot ville få mulighed for at tage markedspris for de ikke-lodspligtige havnelodsninger. Idet maksimaltaksterne var fastsat under et omkostningsdækkende niveau – bl.a. af hensyn til den regionale udvikling – er det ikke korrekt, at DanPilots priser generelt skulle være faldet i undersøgelsesperioden. Det følger derfor af lovændringen i 2014, at DanPilots priser for ikke-lodspligtige havnelodsninger kunne stige, idet de fik mulighed for at tage markedspris for ydelsen.

Erhvervsministeriet er endvidere ikke enig med Rigsrevisionen i, at det kan kritiseres, at faldet i priserne på gennemsejlingslodsninger alene er sket på lodsninger med rabataftaler. Erhvervsministeriet finder det ikke relevant at skelne mellem priser på gennemsejlingslodsninger med og uden rabataftaler. Indgåelsen af sådanne aftaler var netop et værktøj, DanPilot fik tildelt med lovændringen i 2014 for at kunne sænke priserne på gennemsejlingslodsninger generelt. Det er derfor naturligt, at dette har medvirket til et gen-

nemsnitligt fald i priserne. Jeg vil derudover bemærke, at DanPilot har oplyst, at de pr. 1. januar 2023 har nedsat taksterne på gennemsejlingsområdet med yderligere 3 pct.

For så vidt angår manglende prispolitik, er ministeriet ikke enig i nødvendigheden af en sådan. Der kan ikke udledes et krav om udarbejdelse af en prispolitik af statens ejerskabspolitik eller af lovgivningen på lodsområdet. Erhvervsministeriet har tillagt det vægt at have et velkapitaliseret og bæredygtigt lodseri, som kan løfte forsyningspligten i fremtiden og samtidig kan sættes til at løfte svære opgaver som eksempelvis lodsning i Grønland, som blev nødvendigt i 2016. Dette er i tråd med formålet i loven om, at DanPilot skal være en central markedsaktør til gavn for sejlads- og miljø sikkerheden. Det har derfor været aftalt, at DanPilot måtte bruge sit overskud til at øge soliditeten. Samtidig har der dog været fastsat en øvre grænse for DanPilots overskud samt mål for soliditet for at undgå en for stor opsparing. Overskudsmålet er ikke overskredet, og soliditetsmålet er kun blevet overskredet i undersøgelsens sidste år (2021). Det har altså været en væsentlig prioritering at have et solidt selskab, så situationen med stort underskud og gæld som før omdannelsen af DanPilot til SOV ikke gentager sig.

4.3. DanPilots produktivitet

Statsrevisorerne noterer sig, at DanPilot har gennemført initiativer for at mindske sine omkostninger og forbedre sin produktivitet. Rigsrevisionen finder dog, at DanPilots produktivitet målt som omkostninger pr. lodset sømil er faldet med 9 pct. siden etableringen som SOV i 2013.

Jeg noterer mig dog også, at Statsrevisorerne hæfter sig ved, at DanPilot havde samme produktivitetsniveau i 2021 som i 2016 i modsætning til de øvrige nordiske statslodserier, som havde en produktivitetsnedgang i perioden.

Produktivitetsudviklingen har flere årsager, hvoraf den væsentligste er en stigning i lønudgifter pga. ansættelse af flere lodser uden tilsvarende stigning i lodsede sømil. Det er dog væsentligt at påpege, at antallet af lodsede sømil er konjunkturafhængige og påvirkes af mange faktorer, som ikke nødvendigvis kan afspejles i omkostningerne.

Før etableringen af DanPilot som SOV i 2013 havde DanPilot en struktur med meget overtid og færre lodser. DanPilot har – på baggrund af løbende

kritik fra Rigsrevisionen vedrørende omfanget af overarbejde – arbejdet intensivt med at ændre denne struktur. Dette er lykkedes, således at overtidsbetaling i 2021 er nedbragt. For at nedbringe overarbejdet har det været nødvendigt at ansætte flere lodser til at lodse samme antal sømil. Dette har haft positiv indvirkning på produktiviteten, da dyre overarbejdstimer er blevet konverteret til almindelige arbejdstimer. Der er dog mange andre faktorer, som har gjort det nødvendigt at ansætte flere lodser, uden at dette har medført en stigning i antallet af lodsede sømil, herunder primært nye overenskomster, nye hvile- og arbejdstidsbestemmelser, kundernes reduktion af skibenes fart samt varetagelse af lodsningssindsatsen i Grønland siden 2016.

Antallet af lodser er afgørende for DanPilots produktivitet. Det er svært at ansætte lodser, da det kræver megen uddannelse og oplæring i de specifikke områder, de skal lodse i. Selvom antallet af lodser hurtigt kan nedbringes, vil det derfor ikke være muligt hurtigt at opjustere antallet igen. Forsyningspligten medfører et behov for et relativt stort minimumsantal af lodser, da DanPilot inden for kort tid skal kunne tilbyde lods i hele landet. Under covid-19-pandemien valgte DanPilot at beholde alle lodserne på trods af en stor nedgang i skibstrafikken. Det har vist sig at være en rigtig god beslutning, da krigen i Ukraine har medført en stor stigning i skibstrafikken, så der i dag er mangel på lodser.

DanPilots aktiviteter i Grønland har også medført et behov for ansættelse af flere lodser. På baggrund af lovbemærkninger fra 2013⁴ besluttede erhvervsministeren i 2016 at indføre lodspligt for skibe med mere end 250 passagerer i grønlandsk farvand. Som følge heraf valgte Erhvervsministeriet at anmode DanPilot om at tilbyde lodsning i Grønland for at afhjælpe manglen på lokale lodser. Denne opgave påvirker DanPilots produktivitet, idet mange af DanPilots lodser udlånes til Grønland i krydstogtsæsonen. Udgiften til lodser i Grønland er inkluderet i opgørelsen af DanPilots produktivitet, men de lodsede sømil i Grønland medregnes ikke. Derfor har udstationeringen af lodser i Grønland haft en væsentlig negativ indvirkning på DanPilots produktivitet.

Der er også andre forhold, som påvirker produktiviteten. Det gælder fx de konjunkturfængelige antal lodsede sømil, energipriser samt omkostninger til at opretholde forsyningspligten. Når antallet af sømil stiger eller falder, har det en direkte effekt på produktiviteten opgjort efter den valgte metode,

⁴ Forslag til Lov om ændring af søloven og forskellige andre love ([2012/1 LSF 154](#))

uden at DanPilot har mulighed for at påvirke det. DanPilot har også store investeringer i bl.a. miljørigtige lodsåde – og dermed afskrivninger – som er helt upåvirkede af antal lodsede sømil, men som er nødvendige for at opretholde forsyningspligten og miljø- og sejladsikkerheden.

DanPilot har hele tiden haft som mål at blive mere effektiv og har derfor sat gang i flere tiltag:

- DanPilot forventer at reducere omkostningerne på indkøbsområdet – og dermed forbedre produktiviteten – via udbud, markedsafdækning og organisering.
- DanPilot har igangsat et projekt, der skal øge effektiviteten og forbedre arbejdsforholdene for disponenterne, som er den medarbejdergruppe, der står for planlægningen og fordelingen af lodser og bådførere. Dette har en påvirkning på omkostninger til overtid for lodserne.
- DanPilot har iværksat en række initiativer med henblik på øget digitalisering af lodsområdet, hvilket ligeledes forventes at øge effektiviteten.

4.4. Øvrige kritikpunkter

Statsrevisorerne og Rigsrevisionen bemærker, at Erhvervsministeriet og DanPilots bestyrelse har opstillet et produktivitetsmål baseret på en standard frem for en egentlig analyse af potentialet for øget produktivitet.

Erhvervsministeriet og DanPilot har i den forbindelse igangsat en proces med revision af det strategiske styringsdokument. Det er hensigten at fastsætte nye målsætninger, herunder finansielle målsætninger, som er baseret på et mere analytisk grundlag end de nuværende. [DanPilot har indgået aftale med en ekstern leverandør, som skal levere det analytiske grundlag.] Det er planen, at arbejdet skal være afsluttet inden udgangen af 2023.

Rigsrevisionen påpeger, at Erhvervsministeriet ikke har udviklet en model for forsyningsbidraget, da den manglende model kan have ført til usikkerhed om markedet for andre lodserier. Der blev givet hjemmel til at indføre et forsyningsbidrag på alle lodsninger med ændringen af lodsloven i 2014, som skulle fungere som kompensation for DanPilots varetagelse af forsyningspligten.

Hertil vil jeg bemærke, at forsyningsbidraget er tiltænkt som en mekanisme, der kan indføres som kompensation til dækning af DanPilots udgifter til opretholdelse af forsyningspligten, hvis DanPilot ikke selv kan håndtere det økonomisk. Forsyningsbidraget skal indrettes, så alle lodserier (inkl. DanPilot) skal betale et beløb pr. gennemført lodsning på dansk søterritorium.

Indtil videre har Erhvervsministeriet ikke fundet det relevant at fremlægge en model, da DanPilots økonomi har været god, og det i forvejen har været svært at få nye aktører ind på markedet. Forsyningsbidraget kan opfattes som en adgangsbarriere, da det vil gøre private lodseriers lodsninger dyrere, da der skal betales forsyningsbidrag. Som det er nu, ville DanPilot selv skulle betale ca. 85 pct. af bidraget, som derefter ville blive udbetalt som kompensation til dem selv. Det er derfor vurderingen, at det ikke er aktuelt at indføre forsyningsbidraget under de nuværende omstændigheder, hvor DanPilot har så stor en markedsandel. Man må desuden formode, at omkostningerne for bidraget vil blive overvæltet på kunderne. Samlet set har ministeriet derfor været tilbageholdende med at fremlægge en model for bidraget, da ministeriet har afventet markedsudviklingen.

Jeg anerkender dog, at Rigsrevisionen har en anden vurdering, da de finder, at det kan have skabt usikkerhed i markedet. Erhvervsministeriet er i gang med at udarbejde et koncept for forsyningsbidraget med fastlæggelse af aktiveringskriterier. Der arbejdes herfra videre på en konkret model, som kan implementeres, hvis det bliver aktuelt. Modellen forventes at være færdigudviklet i 2023.

Rigsrevisionen finder endvidere, at Erhvervsministeriet ikke har anvendt tilgængelig data til at følge lodsanvendelsen i Øresund. Søfartsstyrelsen har adgang til data om skibstrafikken i Øresund, men har ikke adgang til alle de data, der er relevante i forhold til at konstatere, om IMO-anbefalingen om anvendelse af lods ved gennemsejling via Øresund overholdes.

IMO-anbefalingen for Øresund er blandt andet afhængig af, om skibet er lastet med olie, gas, kemikalier eller højradoaktive stoffer. De data, som Søfartsstyrelsen råder over i forhold til skibets last omfatter alene skibe, der sejler til/fra havne i EU, hvorfor der er en stor mængde skibe, som sty-

relsen ikke har data for. Søfartsstyrelsen kan få adgang til data om lodsbestillinger i Øresund. En kobling mellem data om skibstrafik og lodsbestilling vil dog ikke give et fuldstændigt og dermed heller ikke et retvisende billede af lodsanvendelsen i Øresund målt op mod IMO-anbefalingen om anvendelse af lods, fordi der vil mangle data om lasten på skibe, der ikke sejler til/fra havne i EU.

For at få de relevante data fra skibe, der ikke sejler til/fra havne i EU samt for at kvalitetssikre data, kan der etableres et anråbsregime, hvor skibe, der nærmer sig Øresund, kan kaldes op mhp. at afklare, om de er omfattet af IMO's anbefaling, og hvorvidt de har taget lods, ligesom det foregår i Storbælt i dag. Anråbet kan endvidere foranledige skibe, der er omfattet af IMO-anbefaling, men som ikke har taget en lods, til at tage en sådan. Anrøb er en opgave, der døgnet rundt varetages af Forsvaret.

Anrøb er således en forudsætning for, at Søfartsstyrelsen har tilstrækkeligt med oplysninger til at vurdere, om der skal sendes flagstatsskrivelser om manglende efterlevelse af IMO-anbefalingen for Øresund til den relevante udenlandske søfartsmyndighed. På den baggrund har Erhvervsministeriets bedt Søfartsstyrelsen om at gå i dialog med Forsvaret for at se på mulighederne for at etablere et anråbsregime.

Rigsrevisionen påpeger, at Erhvervsministeriet i 2018 igangsatte et service-tjek af hele lodsområdet, som blandt andet skulle højne overholdelsen af IMO-anbefalingen. Det fremgår også af beretningen, at arbejdet med servicetjekket fortsat pågår og forventes afsluttet i 2023. Jeg kan oplyse, at det fortsat er forventningen.

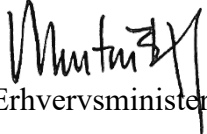
5. Afsluttende bemærkninger

Afslutningsvis vil jeg gentage, at jeg tager beretningens konklusioner og Statsrevisorernes bemærkninger til efterretning, og de vil indgå i det videre arbejde med at se på, om der er behov for at justere i den gældende lovgivning på lodsområdet.

Med ovenstående redegørelse håber jeg, der er givet fyldestgørende svar på Statsrevisorernes bemærkninger og Rigsrevisionens beretning om lodsning i danske farvande.

Ministeriet har sendt en kopi af ovenstående redegørelse til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen


Erhvervsministeren