



ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN

3. oktober 2012

Endelig besvarelse af spørgsmål 240 alm. del stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 21. juni 2012.

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere materialet fra Danske Færger vedrørende LNG - Flydende Natur Gas til skibsfarten, jf. ERU alm. del - bilag 292.

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr 10 09 24 85

evm@evm.dk

www.evm.dk

Svar:

Idet der henvises til det foreløbige svar oversendt til Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 13. juli 2012, fremsendes hermed et endeligt svar på spørgsmål 240 alm. del.

Jeg er generelt positiv over for, at vi ser nærmere på at udnytte de erhvervsmæssige og miljømæssige fordele, som LNG som brændstof til skibsfarten kan rumme.

Som det fremgår af materialet fra Danske Færger om flydende naturgas (LNG) til skibsfarten, har LNG som brændstof til færger nogle klare miljømæssige fordele. Opbygning af en LNG-infrastruktur til brug for skibsfarten er dog en afgørende forudsætning for, at LNG kan blive et konkurrencedygtigt alternativt brændstof ikke mindst for nærskibsfarten. Der arbejdes i øjeblikket aktivt på projekter, som netop skal facilitere opbygning af en LNG-infrastruktur. LNG er ligeledes et emne, som der har været drøftet i forbindelse med arbejdet i Vækstteamet for Det Blå Danmark.

Opbygning af LNG-infrastruktur

Søfartsstyrelsen har oplyst, at styrelsen har koordineret et EU-projekt om etablering af en infrastruktur for flydende naturgas i Nordeuropa. Projektet hedder "En Nordeuropæisk Infrastruktur for LNG". Projektets resultater blev offentliggjort i maj 2012. Rapporten kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside. Hovedformålet med projektet var at komme med anbefalinger til, hvordan man bedst etablerer en infrastruktur, der gør det muligt at anvende LNG som brændstof i skibe.

Baggrunden for projektet er, at der fra og med 2015 kun kan anvendes fuelolie med et maksimalt indhold af svovl på 0,1 % i Den Engelske Kanal, Nordsøen og Østersøen. Denne begrænsning skaber mulighed for at gøre det økonomisk rentabelt at bruge LNG, der samtidig er mere miljø- og klimavenligt.

Projektet viser, at LNG er et konkurrencedygtigt alternativ til anvendelsen af den svovlfattige olie. Det kræver dog, at der etableres en effektiv infrastruktur, hvor LNG'en distribueres gennem et net af skibe og lastbiler til

lokale terminaler eller direkte til skibe, der anvender LNG som brændstof.

En sådan infrastruktur er forbundet med store investeringer, som samtidig er kendetegnet ved en svag kapacitetsudnyttelse i starten på grund af en begrænset efterspørgsel.

Søfartsstyrelsen har endvidere oplyst, at der i EU-projektet indgår et pilot-projekt, hvorefter LNG-drevne færges i 2013 skal indsættes i egentlig rutetrafik med passagerer, personbiler, lastbiler og trailere.

Endeligt har styrelsen oplyst, at et EU-støttet projekt "LNG i Baltiske Havne" netop er påbegyndt. Projektet tager udgangspunkt i et nordeuropæisk LNG-infrastrukturprojekt. Formålet er udvikling af LNG-bunkringsinstallationer for skibe i havne. Fra dansk side deltager Århus Havn og København-Malmø Havn.

Regulering i forhold til forsyning med LNG

Energistyrelsen, der administrerer reglerne om forsyning med LNG, har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

"Etablering af en LNG-virksomhed, herunder også LNG-virksomheder til bunkring af skibe, kræver særskilt bevilling i medfør af § 10 i lov om naturgasforsyning. For at opnå bevillingen stilles der efter loven en række krav, herunder at ansøgeren har den fornødne sagkundskab og økonomiske baggrund. Loven stiller også andre krav, fx vedrørende beredskab m.m.

Herudover kræver loven, jf. § 16 i lov om naturgasforsyning, at der udstedes tilladelse til etablering af LNG-faciliteter, herunder fx også anlæg i havne. Tilladelsen, der udstedes af energi-, klima- og bygningsministeren kan kun gives, hvis ansøgeren kan dokumentere, at der er tilstrækkeligt behov for LNG-faciliteten.

Energistyrelsen er ikke bekendt med, at der til det beskrevne projekt fra Danske Færges er indsendt ansøgninger om bevilling eller tilladelser. En konkret stillingtagen til om lovens krav ville være opfyldt vil forudsætte, at de interesserede parter tager sådanne initiativer."

Sikkerhedsmæssige forhold og regler vedrørende anlæg

Beredskabsstyrelsen oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

"Beredskabsstyrelsen skal indledningsvis bemærke, at naturgas er en brandfarlig gas, der i tilfælde af udslip både kan give anledning til brand og eksplosion. En LNG-terminal, som omfatter lagerfaciliteter til LNG, er derfor en brand- og eksplosionsfarlig virksomhed, som er omfattet af Beredskabsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1444 af 15. december 2010 (med senere ændring) om tekniske forskrifter for gasser. Dette indebærer, at der skal søges om tilladelse til etablering af terminalen hos den pågældende kommune (det kommunale redningsberedskab). Hvis lagerkapaciteten

overstiger 10.000 kg LNG, skal Beredskabsstyrelsen stille vilkår for tilladelsen.

Det bemærkes, at oplag af LNG i henstillede tankbiler sidestilles med oplag af LNG i stationære tanke i henhold til beredskabslovgivningen, da oplagene i al væsentlighed udgør den samme risiko.

Hvis lagerkapaciteten overstiger 50 tons, er en LNG-terminal endvidere omfattet af Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1666 af 14. december 2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer ("risikobekendtgørelsen"). Bekendtgørelsen implementerer Rådets direktiv 96/82/EF med samme titel og henter hjemmel i både miljøbeskyttelsesloven, beredskabsloven, planloven og arbejdsmiljøloven. I risikobekendtgørelsen er der krav om, at der inden etablering af en virksomhed omfattet af reglerne skal indsendes en anmeldelse til kommunen (miljømyndigheden) samt et sikkerhedsdokument, der beskriver virksomhedens plan for forebyggelse af større uheld, herunder at der er foretaget en risikoanalyse. Myndighederne på området træffer hver især afgørelse om, hvorvidt etableringen kan godkendes. Hvis lagerkapaciteten overstiger 200 tons, er der skærpede krav efter samme bekendtgørelse.

Beredskabsstyrelsen skal henlede opmærksomheden på, at en særlig udfordring for etablering af LNG-terminaler med større lagertanke i færgehavne kan være, at færgehavne ofte har en beliggenhed forholdsvis tæt på bebyggelse eller befærdede byområder, og at opmarchområdet på færgehavnen i sig selv er et sted, hvor der færdes mange mennesker. Det kan derfor være vanskeligt at opnå en passende sikkerhedsafstand til følsom bebyggelse og arealanvendelse.

Når det drejer sig om nye anlæg spiller VVM-reglerne (Vurdering af Virkninger på Miljøet) en afgørende rolle i tidsforløbet. VVM-reglerne henhører under Miljøministeriet.

I relation til LNG-anlæg forholder Beredskabsstyrelsen sig alene til de sikkerhedsmæssige aspekter, og sådanne anlæg bliver i den sammenhæng behandlet som andre anlæg med tilsvarende brandfarlige gasser. Styrelsen har derfor ikke iværksat særlige initiativer for at fremme implementeringen af LNG.

Det kan oplyses, at Beredskabsstyrelsen på et møde den 8. juni 2011 i Aarhus på invitation fra Partnerskab for Renere Skibstrafik (Danmarks Rederiforening og Miljøstyrelsen) og Aarhus Havn orienterede om reglerne for LNG-anlæg i relation til beredskabslovgivningen.

Beredskabsstyrelsen har endnu ikke haft konkrete godkendelsessager om oprettelse af LNG-infrastruktur i relation til den maritime sektor."