



Folketingets Miljøudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr.

Den 30. april 2014

Folketingets Miljøudvalg har i brev af 3. april 2014 stillet følgende spørgsmål nr. 289 (alm. del), som hermed besvares.

**Spørgsmål nr. 289 (alm. del)**

Vil ministeren kommentere præsentationerne fra Scandlines, jf. MIU alm. del - bilag 278, herunder hvordan de nye miljølovskrav for skibe søges implementeret, om overvejelser i forhold til friholdelse af hybridfærger for afgifter på el for at styrke incitamentet til at bruge hybridteknologi og zero-emission færger, samt Scandlines kommentarer vedr. grundlaget for vurderingen af CO<sub>2</sub> udledning fra færger?

**Svar**

De skærpede krav til svovlindhold i skibes brændstoffer, der træder i kraft 1. januar 2015 er implementeret i Miljøstyrelsens bekendtgørelse nr. 1098 af 19. september 2010 om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer. Tilsynet med overholdelsen af bekendtgørelsens regler om svovl varetages af Miljøstyrelsen, men efter aftale med Søfartsstyrelsen er det Søfartsstyrelsen, der - som led i deres almindelige skibstilsyn - foretager de egentlige tilsyn på skibene, herunder udtager brændstofprøver. Miljøstyrelsen gennemfører den øvrige del af tilsynet, herunder udstedelse af påbud og bøder (i samarbejde med politiet).

Miljøstyrelsen undersøger i øjeblikket sammen med Søfartsstyrelsen, hvordan håndhævelsen af svovlreglerne kan styrkes, når de skærpede krav træder i kraft i 2015.

Med hensyn til friholdelse af færger for afgifter på el førstebehandlede Folketinget den 10. april et lovforslag, der bl.a. lægger op til en afgiftslempelse for landstrøm. Afgiftslempelsen forventes at fjerne visse barrierer for en mere udbredt anvendelse af strøm fra land til skibe.

Hvad angår vurderingen af CO<sub>2</sub>-udledningen fra færger i forbindelse med Femern Bælt, så hører dette under Transportministeriets ressort.

Transportministeren har forelagt spørgsmålet for Femern A/S. Selskabet oplyser følgende, som transportministeren henholder sig til:

"Femern Bælt-forbindelsen er en del af det transeuropæiske transportnetværk i EU som blandt andet har til formål at reducere drivhusgasemissioner fra

transporten i Europa og skabe bedre og mere bæredygtige valg af transportformer for passagerer og gods.

Femern Bælt-forbindelsen vil konkret medføre, at tog og lastbiler, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil kunne spare ca. 160 km. på turen fra København til Hamborg. Især for godstogene er der tale om en helt ny mulighed, fordi godstog ikke i dag kan anvende ruten via færgeforbindelsen Rødby-Puttgarden. Denne styrkelse af mulighederne for transport af gods via jernbane og reduktion i transportafstanden vil også medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub>.

Derudover vil elektrificeringen og udbygningen af jernbanen mellem Ringsted og Rødbyhavn, som er en del af det samlede Femern Bælt-projekt, styrke de kollektive transportmuligheder for pendlere på Sydsjælland og Lolland-Falster. Der er i sagens natur usikkerhed forbundet med beregningerne af de fremtidige CO<sub>2</sub>-mæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen. Men det ændrer ikke på, at der må forventes en væsentlig årlig CO<sub>2</sub>-reduktion som følge af etableringen af den faste forbindelse, herunder fordi bilernes egen kørsel koster mindre CO<sub>2</sub> end ved færgetransport, og fordi forbindelsen giver helt nye muligheder for især godstransport på jernbanen.

Sammenholder man Scandlines oplysninger om udledning af CO<sub>2</sub> med trafiktal fra Danmarks Statistik, kan det som et simpelt eksempel beregnes, at det i 2012 "kostede" i gennemsnit ca. 49 kg CO<sub>2</sub> at fragte et køretøj over Femern Bælt med færge.

Tager man udgangspunkt i Scandlines' plan om at indsætte hybridfærger i 2014 og Scandlines forventninger om en CO<sub>2</sub>-besparelse på 15 %, jf. Scandlines pressemeddelelse af 5. februar 2014, viser beregninger, at det, når alle færger er ombygget, vil "koste" ca. 42 kg CO<sub>2</sub> at fragte ét køretøj over Femern Bælt.

Beregningerne viser, at hvis samme trafik alene anvender den planlagte Femern Bælt-forbindelse, vil CO<sub>2</sub>-udledningen kunne reduceres til ca. 8 kg CO<sub>2</sub> pr. køretøj inklusiv energiforbruget til daglige drift og vedligeholdelse af tunnelen.

I VVM-redegørelsen for den faste forbindelse over Femern Bælt, som blev sendt i høring den 28. juni 2013, er den faste forbindelses klimapåvirkninger vurderet på et mere detaljeret niveau og på baggrund af en stor mængde data indsamlet over flere år. Beskrivelsen af emissioner fra eksisterende færgeruter i VVM-redegørelsen er udarbejdet på et meget detaljeret niveau og på et solidt fagligt grundlag med inddragelse af eksterne konsulenter og eksperter.

Arbejdet vedrørende emissioner fra eksisterende færgeruter er udarbejdet af en analytiker, som på tidspunktet for rapportens udarbejdelse var tilknyttet DTU som adjungeret professor og underviser.

I VVM-redegørelsen er projektets CO<sub>2</sub>-besparelse opgjort til ca. 200.000 tons årligt efter forbindelsens åbning og alle forudsætningerne for denne beregning er fremlagt.

VVM-redegørelsens grundforudsætninger blev i 2009 drøftet med Scandlines, og Scandlines anså på daværende tidspunkt VVM-redegørelsens forudsætninger som en sandsynlig udvikling på Rødby-Puttgarden-ruten.

Scandlines beskriver i sin præsentation en teknologisk udvikling, herunder en hybridløsning, som vil resultere i lavere CO<sub>2</sub>-udledning end i dag. I VVM-

redegørelsen er fremtidige reduktioner i udledninger af eksempelvis CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub> kun medtaget i fremskrivningerne, hvis de er et forventet resultat af allerede vedtaget national, EU-retlig eller konventionsretlig regulering. "Frivillige" reduktioner er således ikke medtaget i vurderingen.

På samme vis er en reduktion i bilers CO<sub>2</sub>-udledning kun medtaget i beregningen, hvis de er et resultat af retlig regulering. Hvis energieffektiviseringerne sker hurtigere end EU's målsætninger for biltransport, hvilket der ses en tendens til, er de således ikke medtaget i beregningerne. Tilsvarende er der heller ikke medtaget energieffektiviseringer i relation til jernbanetrafikken, som også vil kunne give anledning til mindre udledning af CO<sub>2</sub> end angivet i beregningerne.

Der er gjort en enkelt undtagelse fra denne hovedregel i forbindelse med færgeruten Gedser-Rostock, hvor to færger under fastlæggelsen af forudsætningerne for VVM-redegørelsen var under konstruktion. Scandlines redegjorde således den 22. november 2010 på en konference i Skibsteknisk Selskab for, at disse færger i 2025 ville benytte sig af 94 pct. naturgas og 6 pct. diesel. Dette blev herefter af forsigtighedshensyn indarbejdet i VVM-redegørelsens forudsætninger, selvom indsættelsen af de nye færger endnu ikke er sket.

I VVM-redegørelsen fremgår det ikke eksplicit, hvor lang tid der går før CO<sub>2</sub>-forbruget ved anlæggelse af Femern-projektet er "tjent" hjem via forbindelsens lavere CO<sub>2</sub>-forbrug i driftsfasen. Med udgangspunkt i VVM-redegørelsens forudsætninger, kan man ved en årlig CO<sub>2</sub> besparelse på ca. 200.000 tons dog beregne sig frem til en "tilbagebetalingstid" på ca. 10 år. 10 år efter åbningen af den faste forbindelse, vil den fulde besparelse således kunne realiseres hvert år i resten af projektets tekniske levetid på minimum 120 år.

Scandlines præsentation nævner ikke CO<sub>2</sub>-udledningen fra nybygning af 4 færger til Rødby-Puttgarden-overfarten, som skønsmæssigt ligger på mindst 30.000 tons. Scandlines nævner heller ikke, at levetiden for en fast forbindelse forventes at være minimum 120 år, mens levetiden for en færge, må forventes at være i størrelsesordenen 30 år, før nye færger skal bygges. Det bør også indgå i en vurdering af, om en "CO<sub>2</sub>-investering" kan tjene sig hjem."