

Afgjort den 7. november 2019

## 22

**Miljø- og Fødevarerministeriet.** København, den 29. oktober 2019.

- a. Miljø- og Fødevarerministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at totaludgiften til anskaffelse af et nyt kontrolskib til Fiskeristyrelsen forhøjes med 20,5 mio. kr. Anskaffelsens totaludgift forventes herefter at udgøre 185,8 mio. kr.

Udgiften finansieres af de på finansloven opførte midler på § 24.61.01. Fiskeristyrelsen og § 24.63.30. Tilskud inden for fiskerisektoren med EU-medfinansiering.

- b. Finansudvalget tiltrådte den 17. december 2018 akt. 55, hvormed der blev givet tilslutning til, at Fiskeristyrelsen kunne anskaffe et fiskerikontrolskib med en forventet totaludgift på 165,3 mio. kr. Heraf blev afsat 140,0 mio. kr. til værftsopgaven (byggesum), 11,6 mio. kr. til projektering m.v. og 13,7 mio. kr. til uforudsete udgifter. Afklaring af en række forhold siden Finansudvalgets godkendelse betyder imidlertid, at der er behov for at afsætte flere midler til værftsopgaven.

På baggrund af et EU-udbud med forhandling skrev Fiskeristyrelsen i december 2018 kontrakt med et skibsarkitektfirma mhp. udarbejdelse af design og kravspecifikation for skibet og efterfølgende tilsyn med byggeprocessen. Af udbudsmaterialet fremgik, at skibsarkitekten efter udarbejdelse af design og kravspecifikation skulle estimere den samlede pris for bygning af skibet. I forbindelse med afleveringen af det endelige skibsdesign til Fiskeristyrelsen i august 2019 estimerede skibsarkitekten, at den samlede pris for bygningen af skibet vil udgøre 160,0 mio. kr.

Forskellen mellem det oprindelige skøn på 140,0 mio. kr. og prisestimatet fra august 2019 på 160,0 mio. kr. skyldes, at der under designfasen er blevet identificeret en række forbedringspotentialer, der betyder, at der kan bygges et mere miljøvenligt, driftsoptimeret og fremtidssikret skib ift. den første projektskitse, jf. nedenfor.

### *Moderne fremdrivningsanlæg*

I skibsarkitektens oprindelige tilbud blev foreløbigt lagt til grund, at kontrolskibet skulle konstrueres med et såkaldt konventionelt fremdrivningsanlæg<sup>1)</sup>. I processen med udarbejdelse af kravspecifikation for skibet er det imidlertid blevet klarlagt, at der er en række væsentlige fordele ved at konstruere skibet med et mere moderne diesel-elektrisk fremdrivningsanlæg, hvor dieselmotorerne trækker en generator, der leverer strøm til propellerne. Et sådant fremdrivningssystem giver skibet bedre manøvreegenskaber, særligt i forbindelse med kontrol til søs og lavere vedligeholdelsesomkostnin-

ger, da de mekaniske komponenter i et konventionelt anlæg oftere skal udskiftes end komponenterne i et diesel-elektrisk anlæg. Et diesel-elektrisk anlæg kombineret med fremadrettede propeller giver mulighed for en mere optimeret drift, herunder op til 8 pct. besparelse i brændstofforbrug ift. et konventionelt anlæg. Desuden vil et diesel-elektrisk anlæg give langt bedre mulighed for delvis eldrift af skibet, f.eks. når skibet ligger i havn uden mulighed for landstrøm eller ved kontrolforretninger til søs. Endelig vil fremtidige udbygninger af skibet, f.eks. i retning af øget brug af eldrift, være betydeligt lettere med et diesel-elektrisk anlæg, da et konventionelt anlæg ikke er designet hertil.

#### *Skærpede krav til udledning af skadelige stoffer*

For at reducere skadelige emissioner fra søfarten er der i de senere år blevet indført regulering af bl.a. svovlindholdet i brændstof og skibes udledning af NO<sub>x</sub> (kvælstofilter). NO<sub>x</sub> er sundhedsskadeligt for mennesker, og via kemisk omdannelse i atmosfæren kan stofferne være med til at skabe smog og syrerregn. Den seneste stramning af reglerne (Tier III) medfører, at skibe, som bygges fra 1. januar 2021 (køllægningstidspunkt), skal reducere udledningen af NO<sub>x</sub> med 75 pct. i forhold til tidligere. Fiskeristyrelsens kontrolskib vil formelt set ikke være omfattet af kravet om Tier III, da køllægningen forventes at ske inden 1. januar 2021. Henset til, at der er tale om et statsligt skib, der skal fungere ca. 35 år frem i tiden, er det imidlertid vurderingen, at dette bør konstrueres så miljøvenligt som muligt og dermed også opfylde kendte miljøkrav, selvom disse formelt ikke er trådt i kraft. Typisk opfyldes Tier III-kravet ved, at der i tillæg til motorerne installeres et anlæg, der omdanner NO<sub>x</sub>-gasserne til (uskadeligt) kvælstof og vanddamp. Alternativt kan vælges en ny og dyrere motortype, der opfylder Tier III-kravet direkte.

#### *Markedsudviklingen for værftsindustrien*

Fiskeristyrelsens skibsarkitekt har i forbindelse med estimatet for bygningen af skibet oplyst, at der kan registreres en stigende efterspørgsel efter skibe til vindindustrien, der segmentmæssigt kan sammenlignes med mindre specialskibe som Fiskeristyrelsens kontrolskib og derfor typisk bygges på samme type af værft. Stigningen i den estimerede pris for bygningen af skibet afspejler derfor også de forbedrede markedsudsigter for værftsindustrien.

Samlet set er det vurderingen, at ovenævnte forhold betyder, at prisen for bygningen af kontrolskibet bliver 20,0 mio. kr. dyrere end skønnet i forbindelse med udbud af værftsopgaven i maj 2018.

#### *Udbud af værftsopgaven*

Værftsopgaven skal sendes i EU-udbud med forhandling hurtigst muligt. Det er et krav, at der i udbudsbekendtgørelsen skal angives en anslået pris for bygningen af skibet i overensstemmelse med kravspecifikationen for skibet. Med henblik på at kunne sende værftsopgaven i EU-udbud med en anslået pris for bygningen af skibet på 160,0 mio. kr. er det nødvendigt at have sikkerhed for, at der kan afholdes de nødvendige udgifter i forbindelse hermed.

#### Revideret budget

Som følge af behovet for flere midler til projektet ændres det samlede skøn for projektets samlede omkostninger fra 165,3 mio. til 185,8 mio. kr., *jf. tabel 1*. Heraf forventes 160,0 mio. kr. anvendt til bygning af skibet. Udgifter til projektering, rejse- og lønudgifter m.v. skønnes at udgøre 12,1 mio. kr., hvilket er 0,5 mio. kr. mere end oprindeligt skønnet. Dette skyldes, at udgiften til bistand fra Kammeradvokaten i forbindelse med udbud og udformning af kontrakt bliver højere end forventet. Der er fortsat indregnet 13,7 mio. kr. til uforudsete udgifter, svarende til ca. 7 pct. af de samlede skønnede omkostninger. Givet projektets størrelse og kompleksitet er det vurderingen, at der fortsat er behov for midler til uforudsete udgifter under byggeprocessen.

Tabel 1: Oversigt over udgifter til bygning af fiskerikontrolskib til Fiskeristyrelsen, mio. kr.

Byggesum.....	160,0
Projektering m.v.....	12,1
<b>I alt.....</b>	<b>172,1</b>
Uforudsete udgifter .....	13,7
I alt inkl. uforudsete udgifter .....	185,8

Merudgiften på 20,5 mio. kr. finansieres som udgangspunkt via Fiskeristyrelsens driftsbevilling og midler under Hav- og Fiskeriudviklingsprogrammet 2018-2020.

Tabel 2: Oversigt over finansiering

Finansiering	Mio. kr.
§ 24.63.30. Tilskud inden for fiskerisektoren med EU-medfinansiering*	130,0
§ 24.61.01. Fiskeristyrelsen**	55,8
<b>I alt</b>	<b>185,8</b>

\*herunder er 4,5 mio. kr. finansieret af Forsvarsministeriet til et tidligere skibsprojekteret fiskerikontrolskib, jf. akt 84 af 14.marts 2007 og akt 141 af 3. juni 2010. Forsvarsministeriet har i september 2017 skriftligt bekræftet, at Fiskeristyrelsen kan anvende midlerne til det eksisterende skibsprojekt.

\*\*det søges at finansiere 20,0 mio. kr. via annullerede og opsparede midler under Hav- og Fiskeriudviklingsprogrammet gennem en ændring af programmet.

Af tabel 3 fremgår den forventede fordeling af udgiften på finansår.

Tabel 3: Forventet fordeling af udgiften på finansår (ekskl. uforudsete udgifter), mio. kr.

2018 (regnskabstal).....	0,9
2019.....	4,0
2020.....	77,8
2021.....	88,7
2022.....	0,7
<b>I alt.....</b>	<b>172,1</b>

### Risikovurdering

Byggeriet forventes færdiggjort 1,5 år inden fristen for forbrug af EU-tilskuddet udløber. Byggeriet forventes endvidere at være afsluttet, således at skibet kan erstatte det nuværende fiskerikontrolskib *Vestkysten* inden 2023. Der vil i kontrakten med værftet blive indbygget krav om bod i tilfælde af forsinkelse ved væsentlige milepæle. Kontrakten vil kunne opsiges ved f.eks. en forsinkelse ud over 2023, idet en forsinkelse af byggeriet til efter 2023 vil medføre bortfald af EU-tilskuddet på 91 mio. kr.

Finansudvalget vil blive orienteret, såfremt der sker væsentlige ændringer i projektet.

- c. Sagen forelægges Finansudvalget, idet ændringen udgør mindst 10 pct. af projektets totaludgift og mindst 6 mio. kr., *jf. budgetvejledningens punkt 2.6.11.*
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at totaludgiften for anskaffelse af et nyt kontrolskib til Fiskeristyrelsen forhøjes med 20,5 mio. kr. Anskaffelsens totaludgift forventes herefter at udgøre 185,8 mio. kr.  
Udgiften finansieres af de på finansloven opførte midler på § 24.61.01. Fiskeristyrelsen og § 24.63.30. Tilskud inden for fiskerisektoren med EU-medfinansiering.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

*København, den 29. oktober 2019*

MOGENS JENSEN

/ Kasper Rise

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 07-11-2019

- 1) I et konventionelt diesel-mekanisk anlæg sker fremdriften direkte fra dieselmotorerne til propellerne ved hjælp af mekaniske komponenter.