



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

13. juni 2023
2023-2720

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. maj 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet af Transportudvalget.

Spørgsmål nr. 233:

Vil ministeren kommentere præsentationen fra Danske Maritimes foretræde 23/5-23 vedrørende fremtidens brændstoffer inden for søfart, jf. TRU alm. del - bilag 203?

Svar:

De danske indenrigsfærger binder vores land sammen og er helt afgørende for mange lokalsamfund. Samtidig er de en vigtig brik i den grønne omstilling. En elektrificering – hvor det er muligt - af indenrigsfærgerne i Danmark er derfor vigtig. Ikke kun for at mindske de nationale CO₂-udledninger, men også på grund af effekten på den lokale luftforurening. Derfor er jeg også positiv over for udviklingen inden for el-færger.

Med aftale af 19. april 2021 om udmøntning af midler fra Grøn Transportpulje II blev det besluttet, at afsætte 200 mio. kr. til grøn omstilling af kommunalt drevne indenrigsfærger. Endvidere blev der med aftale om udmøntning af Grøn Transportpulje I af 25. juni 2021 afsat yderligere 85 mio. kr. til grøn omstilling af kommunalt og kommercielt drevne indenrigsfærger. Midlerne blev udmøntet i 2021 og 2022, og vi nu kan se frem til mere grøn sejlads i de danske farvande, hvor samtlige tilskudsmodtagere omstilles til el.

På baggrund af aftale om fremtidens grønne færgebetjening af Ballen-Kalundborg og Bøjden-Fynshav af 21. januar 2022 gennemførte Transportministeriet i 2022 et udbud af de statslige færgeruter Bøjden-Fynshav og Ballen-Kalundborg med fokus på reduktion af CO₂- og partikeludledning. Ruterne vil fra henholdsvis 2024 og 2025 hver især blive besejlet med to søsterskibe, der er to af verdens største 100 pct. eldrevne færger.



Endvidere er Transportministeriet ved at undersøge muligheder og perspektiver i at omstille samtlige danske indenrigsfærger til nulemissions drift inden 2030 og de økonomiske konsekvenser heraf (omtalt Nulemissionsanalysen). Analysen vil blandt andet benytte sig af erfaringerne fra pulje for grøn omstilling af indenrigsfærger.

Hurtigfærgerne står for over halvdelen af danske indenrigsfærgers samlede udledning af CO₂ (Færgeanalysen, 2021), og står samtidig over for andre udfordringer i deres grønne omstilling end de fleste konventionelle færger.

Med den politiske aftale om udmøntning af midler fra Grøn Transportpulje II af 19. april 2021 blev det besluttet, at der udarbejdes en analyse af, hvordan der kan ske en grøn omstilling af hurtigfærgerne i Danmark (omtalt Hurtigfærgeanalysen). Analysen skal undersøge, hvilke muligheder der er for at omstille hurtigfærgerne i Danmark - både på kort sigt og på langt sigt. Denne analyse forventer jeg at kunne offentliggøre i anden halvdel af 2023.

I forbindelse med den grønne omstilling af indenrigsfærgerne er der behov for den fornødne infrastruktur i havnene. I marts 2023 igangsatte partierne bag Infrastrukturplan 2035 en analyse af de danske erhvervshavne (et såkaldt Havneatlas), som blandt andet har til formål at afdække tilgængeligheden af elektricitet og grønne brændstoffer i havnene, samt give et billede af, hvilke brændstoffer der forventes at blive anvendt i fremtiden, og hvordan infrastrukturen til disse spiller sammen med havnene.

Som det fremgår ovenfor, er der i mit ministerium igangsat en hel række af initiativer i forbindelse med den grønne omstilling af indenrigsfærgerne og den fornødne infrastruktur i havnene.

Såfremt Transportudvalget har spørgsmål til den resterende søfart, henvises der til erhvervsministeren.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen