



50 år med Småøerne

## Notat om færger

20. juni 2024

Opfølgning på møde med Udvalg for Småøer den 19. juni ifm. ø-tur til Sejerø og Neksø

- **Grøn omstilling**, en ny færgepulje er nødvendig

Sammenslutningen af Danske Småøer mener, at en langsigtet plan for, hvornår hvilke færger kan omstilles eller bør nybygges, bør samles og ligge hos staten, ikke mindst finansielt, fx med en grøn færgepulje.

Det er afgørende at planen og den tilhørende pulje:

- Finansierer op til 80% af udgifterne
- Også omfatter infrastrukturelle anlæg (el-forsyning og havneanlæg) foruden selve færgen (ny eller retrofittet)
- Er tilstrækkelig stor
- At investeringerne ifm. færgernes grønne omstilling ikke belaster hverken anlægs- eller servicerammen og dermed enten går ud over eller bremses af kommunens øvrige aktiviteter.
- Indtænker afløserfærger og et nødsystem, hvor der hurtigt kan indsættes en reservefærge, hvis der er nedbrud på en af færgerne (Dels ved planlagte værftsophold men også ved nedbrud jf. El-færgen ELLENs situation i 2023). Hovedparten af småøernes færgeruter har p.t. ikke en reservefærge, de kan indsætte, eller alternative færgeruter, der kan benyttes.
- At lokalkendskab til farvande mm inddrages i planlægningen af nye færger.
- At service (frekvens og sejltid) samt kapacitet ikke forringes med nye færger

Det giver mening at samle den grønne omstilling, udviklingen af el-færger etc. i en statslig sammenhæng, så det sikres, at alle færgeruter kommer i mål, og at ingen kommune efterlades alene med ansvaret og den store opgave, økonomisk så vel som teknologisk, at gennemføre byggeri eller retrofit af grønne færger til de 26 færgebetjente småøer. Der er ingen grund til, at 18 kommuner hver især skal starte fra bunden med et færgeprojekt. Staten bør facilitere videndeling og adgang til teknologisk rådgivning på tværs af kommuner.

Vi mener, det bør være en statslig opgave fx at søge EU-midler hjem til ø-færgerne, fx til en grøn færgepulje<sup>1</sup>. Vi ser en mulighed i social- og klimafonden i EU, (midler til grøn omstilling af offentlig transport)<sup>2</sup>. Her finder vi det oplagt, at der fra dansk side i den nationale tilrettelæggelse peges på grøn omstilling af ø-færgerne og afsættes midler fra puljen til dette.

---

<sup>1</sup> Se transportministerens svar fra 28. februar 2024:

<https://www.ft.dk/samling/20231/almindel/ul%C3%B8/spm/79/svar/2026518/2830805.pdf>

<sup>2</sup> Social- og klimafonden: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0101\\_DA.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0101_DA.html)

### Baggrund, færgepuljer:

- I 2008-2010 var der en færgepulje på 260 mio.kr., hvor kommunerne kunne søge op til 75 % tilskud til en ny færge.<sup>3</sup>
- I 2021-22 var der en ”grøn” færgepulje<sup>4</sup>. Her var i alt afsat 285 mio. kr. og kommunerne kunne søge op til 25 % tilskud. 10 kommuner har søgt, Nogle er sat i bero, mens især finansiering afklares. Puljen er opbrugt (med mindre der er tilbageløb fra projekter der evt. opgives)
- Der er afsat en færgepulje på 100 mio. kr. fra 2028: *Parterne er enige om at afsætte en pulje på 100 mio. kr. fra 2028. Puljen kan medfinansiere tekniske investeringer i lokale færgeruter som f.eks. udskiftning af motorer, større renoveringer samt udskiftning af tonnage.*<sup>5</sup>
- Oversigt over færgernes byggeår<sup>6</sup>

- **CO<sub>2</sub> afgift på færger:**

Det er en dansk beslutning, at der skal CO<sub>2</sub> afgift på de små indenrigsfærger. Det mener vi er forkert.<sup>7</sup>

Den nuværende dieseldrevne færgedrift er en stor belastning for kommunernes CO<sub>2</sub> regnskab og med en afgift på CO<sub>2</sub> i nær fremtid, bliver det også en endnu større økonomisk belastning for de kommuner, der ikke når i mål med den grønne omstilling.

Vi forstår, at der indføres en kompensation for CO<sub>2</sub> afgiften, som kommunerne kan søge fra 2025, men at denne løbende udfases frem mod 2030. Dermed står afgiften og blinker lige om hjørnet. Det er Ø-sammenslutningens overbevisning at en CO<sub>2</sub> afgift vil ramme især de svageste kommuner med øer hårdest og sætte dem endnu længere bagud ift. målet om at nå en grøn omstilling af færgerne.

---

<sup>3</sup> Puljen er bl.a. beskrevet i denne publikation fra 2011, side 27-29:  
<https://www.ft.dk/samling/20101/almdeI/KOU/bilag/39/949743.pdf>

<sup>4</sup> Se transportministerens svar fra 16. april 2024:  
<https://www.ft.dk/samling/20231/almdeI/ul%C3%B8/spm/105/svar/2039465/2851736/index.htm>  
samt fra 18. december 2023:  
<https://www.ft.dk/samling/20231/almdeI/ul%C3%B8/spm/22/svar/2009389/2800949.pdf>

<sup>5</sup> Jf. aftale om infrastrukturplan 2035. side 14: [https://fm.dk/media/25209/aftale-om-infrastrukturplan-2035\\_a.pdf](https://fm.dk/media/25209/aftale-om-infrastrukturplan-2035_a.pdf)

<sup>6</sup> <https://danske-smaaer.dk/wp-content/uploads/2024/04/Oversigt-faerger-byggeaar-CO2-mm.pdf>

<sup>7</sup> Læs mere om CO<sub>2</sub> afgiften her:  
<https://danske-smaaer.dk/wp-content/uploads/2024/03/Brev-vedr-CO2-afgifter-inkl-hoeringssvar-140324.pdf>

- **Problematik vedr. bemanning**

*Eksempel fra Sejerø:*

Cafeteriets personale indgår normalt i færgets sikkerhedsbesætningen. Da der ikke er bemanning i cafeteriet (uklart om det var fordi kommunen ville spare, eller om de ikke kunne rekruttere nogen), kan færgen ikke sejle med sommerkapacitet (250 passagerer), men må kun medtage de 149, der er den normale vinterkapacitet. Det giver en reduktion på 100 passagerer på hver afgang og dermed i antal turister, der kan komme til øen i turistsæsonen. Det er et stort problem for turismeerhvervet på øen, hvor sæsonen allerede er i gang.

- **Problematik vedr. opmanning:**

Iflg. Søfartsstyrelsen skal der opmandes (dvs. besætningen skal forøges med 1 mand), hvis der sker fornyelse på et eksisterende fartøj (fx motorudskiftning) eller der indsættes et nyt fartøj på en rute. Det har været en problematik på Birkholm, hvor den eksisterende skibsfører gik på pension (med den gamle båd, som han selv ejede). Lige nu ser det ud til, at Birkholm efter megen tovtrækkeri har fået en særlig dispensation på overfarten.

Men det er lige nu uklart for os, om det kommer til at ramme alle overfarterne således, at nye færger alle skal have øget bemanning. Reglerne for opmanning er tilrettelagt for fx fartøjer, der sejler på Grønland og i "store" farvande, men tilpasses ikke til indenrigsfærgefart under helt andre vilkår.

Hvis alle nye eller retrofittede færger skal opmandes, vil det undergrave kommunernes færgeøkonomi og dermed være meget kritisk for færgernes drift, der er i overhængende fare for at blive forringet.

Hvis dette er tilfældet, må hele baggrunden for §20 midlerne genberegnes.

Vi vil spørge vores europæiske søsterorganisationer om problematikken også gælder for dem.

*Sammenslutningen af Danske Småøer*