



Transportministeriet

Transportministeren

Udvalget for Landdistrikter og Øer
Folketinget

12. februar 2025
2025-665

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Udvalget for Landdistrikter og Øer har i brev af 24. januar 2025 stillet mig følgende spørgsmål (ULØ alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dina Raabjerg (KF).

Spørgsmål nr. 57:

Vil ministeren oplyse, hvad det samlet set ville koste at omstille alle indenrigsfærger, og hvor stor en del af dette beløb, der vil kunne dækkes af de nuværende midler i omstillingsstøtte? Beløbet bedes oplyst samlet og fordelt på færgeruter tilknyttet hver enkelt kommune.

Svar:

I 2024 offentliggjorde Transportministeriet *Nulemissionsanalysen - Omstilling af danske indenrigsfærger inden 2030* ("Nulemissionsanalysen"). Nulemissionsanalysen undersøger de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at omstille 39 indenrigsfærger til elfærger i perioden 2023 til 2072. Analysen undersøger to scenarier. Et scenario, hvor færgerne omstilles til elfærger inden 2030 (hurtig omstilling), og et scenario, hvor færgerne omstilles løbende, når de eksisterende færger skal udskiftes (løbende omstilling).

Scenarierne holdes op mod et basisscenarie, hvor der forudsættes en løbende udskiftning af de eksisterende færger med andre dieselfærger med forventede investeringsomkostninger på 3,4 mia. kr. I scenariet med hurtig omstilling til elfærger er investeringsomkostningerne 5,4 mia. kr. og dermed ca. 60 pct. højere end i basis. Det skyldes, at det er dyrere at anskaffe en elfærge end en dieselfærge, samt at elfærgerne skal have udskiftet batteri hvert 10. år. I scenariet med løbende omstilling er investeringsomkostningerne 5,3 mia. kr. og dermed marginalt lavere end ved den hurtige omstilling.

Analysen viser blandt andet, at der kan opnås en samfundsøkonomisk gevinst på 1 mia. kr. ved en hurtig omstilling, hvor en del færger udskiftes med elfærger frem mod 2029, og en række af de



nyeste færger omstilles til el i 2029 (retrofittes). Samfundsøkonomien varierer dog meget på tværs af færgerne, og der findes både færger, hvor omstillingen har en positiv samfundsøkonomi og færger, hvor omstillingen har en negativ samfundsøkonomi.

Det kan endvidere bemærkes, at det forventes, at elfærger vil have lavere driftsomkostninger end en tilsvarende dieselfærge på grund af billigere drivmiddel og lavere omkostninger til service og vedligehold.

Nulemissionsanalysen kan findes på følgende link, hvor især bilag 1 med oversigt over færgerne kan være særligt relevant:

<https://www.trm.dk/publikationer/2024/nulemissionsanalysen-omstilling-af-danske-indenrigsfærger-inden-2030>

Transportministeriet har udmøntet midler til formålet. Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger i 2021 og 2022 blev etableret på baggrund af den politiske aftale af 19. april 2021 om udmøntning af midler fra Grøn Transportpulje II, hvor der blev afsat 200 mio. kr. til omstilling af kommunalt drevne indenrigsfærger, samt aftale om udmøntning af Grøn Transportpulje af 25. juni 2021, hvor der blev afsat yderligere 85 mio. kr. til grøn omstilling af kommunalt og kommercielt drevne indenrigsfærger. Midlerne blev udmøntet i 2021 og 2022, og der kunne søges om midler til en grøn omstilling af færger og dertilhørende investeringer i anlæg på land, der er nødvendige for at en ny eller retrofittet færge kan tages i brug og driftes. Støtteprocenten udgjorde maksimalt 25 pct.

Endvidere er der med Infrastrukturplan 2035 afsat 100 mio. kr. til en færgepulje fra 2028. Puljen kan medfinansiere tekniske investeringer i lokale færgeruter som f.eks. udskiftning af motorer, større renoveringer samt udskiftning af tonnager.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen