

Statsrevisorerne
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

09/12
2025-654

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse til beretning nr. 2/2025 om forvaltning af tilskudspuljer, der skal bi- drage med CO2-reduktioner

Jeg skal hermed fremsende min ministerredegørelse for så vidt angår Rigsrevisionens beretning nr. 2/2025 om forvaltning af tilskudspuljer, der skal bidrage med CO2-reduktioner samt Statsrevisorerens bemærkninger hertil. På Transportministeriets ressortområde omhandler beretningen alene pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger, som er en underpulje til Grøn Transportpulje (I og II), hvorfor jeg alene vil forholde mig hertil.

Der er til dato inden for rammerne af puljen gennemført omstilling af én indenrigsfærge, Udbyhøj kabelfærge i Randers kommune med en realiseret årlig CO2-reduktion på 119 ton.

Udmøntningen har indtil nu ikke været nogen succes. Der har ikke været megen fremdrift i kommunerne i forhold til overhovedet at få igangsat de omstillinger, som de mange ansøgninger om statslig støtte var baseret på. Jeg har derfor inviteret landets ø-borgmestre til ø-topmøde på Samsø i det nye år for at drøfte grøn omstilling af færgerne til de danske øer.

Det er min vurdering, at udmøntningen af puljen er sket i overensstemmelse med de politiske aftaler herom, dvs. aftalerne om udmøntning af transportpulje I og II. Der har også været en god koordinering mellem de to puljer, således at de har kunnet udbydes som én samlet færgepulje, selv om der er tale om to forskellige forligskredse med deltagelse af forskellige partier. Som det fremgår af Rigsrevisionens beretning, anser Transportministeriet ikke de af Klimaaftalen nævnte CO2-reduktioner som mål, men reduktions-skøn. Målet for pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger kan nærmere siges at være, at projekterne relateret til de tilsagn om tilskud, vi har givet, realiseres og kommer til gavn for klimaet og loksamfundene.

Det er imidlertid en samstemmende tendens i stort set alle projekter, at de er forsinkede i en grad, hvor man må antage, at de i



realiteten er sat i stå. Projektejerne har anført, at estimerne for budgetterne er steget væsentligt, og at det ikke er muligt at gennemføre projekterne i henhold til de oprindelige estimer.

Dette kan dels skyldes, at de oprindelige budgetter har været for optimistiske, men ekstraordinære prisstigninger blandt andet som konsekvens af krigen i Ukraine kan også have bidraget hertil.

Såfremt projekterne gennemføres, er det forventningen, at de vil føre til en reduktion af CO₂ udledningerne fra færgerne på ca. 18.000 ton pr. år.

Beretningen stiller spørgsmål ved, at de forventede CO₂-reduktioner baserer sig på oplysninger fra tilskudsmodtagerne. De fleste projekter fik beregningerne udført af COWI. Der er i almindelighed anvendt en enkel metode, hvor det årlige forbrug af dieselolie fra den færge, som blev anvendt på ansøgningstidspunktet, omregnes til CO₂-udledning.

Problemet er imidlertid ikke så meget usikkerheden i reduktions-skønnet som usikkerheden om, hvorvidt projekterne overhovedet bliver gennemført.

Midlerne i pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger blev fuldt udmøntet i form af tilsagn om støtte i 2021 og 2022 med udgangspunkt i puljens bekendtgørelser og administrationsgrundlag.

Der er nu behov for at skabe afklaring om, i hvilket omfang projekterne overhovedet kan forventes gennemført i overensstemmelse med det ansøgte og de afgivne tilsagn. Ø-færgerne er en livsnerve for mange danske øer, og mange færger har behov for fornyelse. Jeg har derfor som nævnt inviteret landets ø-borgmestre til ø-topmøde på Samsø i det nye år for at drøfte grøn omstilling af færgerne til de danske øer. Målet er at få et bedre billede af, hvordan en ø-færgepulje potentielt kan gentænkes.

Transportministeriet har samtidig fremsendt kopi af redegørelsen til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen