



Danish
Shipowners'
Association



Rederiforeningen
af 2010



Bilfærgernes
Rederiforening

Transportministeriet
Bro- og Metrokontoret
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

5. januar 2015

Høringssvar fra Rederiforeningerne vedrørende lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Med henvisning til høringsskrivelsen af 28. november 2014 har Rederiforeningerne følgende bemærkninger, der vedrører fortsat færgedrift, markedsadgang for danske skibe samt sejladsikkerhed.

Fortsat færgedrift

Efter den megen offentlige debat er det bemærkelsesværdigt, at udgangspunktet for etableringen af den faste forbindelse fortsat er, at der ikke længere vil være færgedrift mellem Rødby og Puttgarden. Scandlines har i mange sammenhænge tilkendegivet, at de både kan og vil sejle videre. Formentlig ikke i samme omfang som i dag, men deres udgangspunkt er, at de med tilpasset kapacitet og målrettet færgedrift i forhold til kundernes behov, kan vise sig at være et attraktivt alternativ til den faste forbindelse. Samtidig er det værd at bemærke, at Europa-Kommissionen har støttet miljøforbedrende tiltag på rutens færger med 65 mio. kr. de senere år samtidig med, at rederiet selv har investeret mere end det dobbelte. Det har naturligvis kun været relevant, hvis den nøgterne vurdering er, at der også er et marked for færgedrift efter den faste forbindelses etablering.

På den baggrund er det naturligvis helt afgørende, at rederiet sikres lige konkurrencebetingelser. Lovens § 2, stk. 4, hvormed Sydmotorvejen mellem tilslutningspunktet for den faste forbindelse og Rødbyhavn foreslås nedlagt, er et klart udtryk for det modsatte. Det er på baggrund af lovbemærkningerne ikke klart, hvad der er den nærmere begrundelse for forslaget, men det burde være både bedre og billigere at lave en såkaldt "fly over"-løsning, hvor motorvejen deles i to, og man som kunde så kan vælge enten den faste forbindelse eller færgen. Det gælder både på dansk og tysk side. Med en sådan løsning er det vigtigt, at også skiltningen på motorvejen afspejler de lige konkurrencebetingelser.

Amaliegade 33
1256 Copenhagen K
Denmark

T. (+45) 33 11 40 88
info@shipowners.dk
www.shipowners.dk

Sikring af lige konkurrencebetingelser gælder naturligvis efter den faste forbindelses etablering, men betyder også, at der skal tages behørigt hensyn til færgedriften i anlægsperioden. I den forbindelse er det efter rederiforeningernes vurdering uheldigt, at der fra statens side er valgt en løsning, hvor et statsligt selskab både skal anlægge og drive den faste forbindelse. Det giver nogle forkerte incitament, og muliggør forringede konkurrencebetingelser for rederiet. Det havde været bedre, om disse forhold var adskilt.

I forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen sidste år påpegede Scandlines bl.a., at den årlige CO₂-besparelse ved opførelsen af den faste forbindelse er misvisende. Forudsætningen om en årlig besparelse på 200.000 tons er imidlertid gentaget på ny i lovbemærkningerne pkt. 15.4.1. Det fremgår ikke af bemærkningerne, hvorledes dette tal er fremkommet, men tidligere fremkom de 150.000 tons som konsekvens af en lukning af færgeruten. Færgernes udledning er i det regnestykke opgjort forkert. I dag udledes i størrelsesordenen 95.000 tons, men med de allerede igangsatte miljøforbedringer vil der være en yderligere besparelse på 10.000 tons årligt, når disse om kort tid er fuldt indfaset. Samtidig er forudsætningen et ophør af færgedriften, hvilket som anført ovenfor ikke vil være tilfældet. Hvorledes situationen vil være i 2021 kan ikke forudsiges, men de løbende miljøforbedringer på færgerne vil alt andet lige føre til yderligere reduktion i CO₂-udledningen. Det er i øvrigt efter Rederiforeningernes opfattelse paradoksalt, at der ikke opstilles et samlet miljøregnskab, hvor CO₂-udledningen i forbindelse med etableringen af forbindelsen tages med. Det ville ellers være naturligt, når der ses på de klimamæssige konsekvenser forbundet med etableringen af den faste forbindelse.

Markedsadgang for danske skibe

Den faste forbindelse vil i etableringsfasen skabe arbejdspladser både til lands og til vands. For danske rederier specialiseret inden for slæb, uddybning og øvrige entreprenøropgaver til søs er det afgørende, at de kan byde på opgaver på lige vilkår med deres udenlandske konkurrenter. Det handler dels om, at det fra bygherrens side anerkendes, at de kollektive overenskomster og aftaler for danske skibe opfylder betingelserne, dels at man fra myndighedernes side håndhæver dansk lovgivning i søterritoriet, bl.a. i forhold til krav om arbejdstilladelse for 3. landes borgere og skibes indretning.

Sejladssikkerhed

Rederiforeningerne finder det positivt, at der er opmærksomhed på, at anlægsarbejdet ikke må kompromittere sejladssikkerheden, samt at skibstrafikken forsøges generet mindst muligt. Det er i den forbindelse afgørende, at der – som anført – implementeres risikoreducerende tiltag, herunder VTS. Det vurderes vigtigt, at den internationale skibsfart umiddelbart før og gennem hele anlægsfasen til søs gøres opmærksom på sejladsforsøholdene i området.

Med venlig hilsen



Peter Wallbohm Olsen
Transportpolitisk chef