



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

Folketingets Energipolitiske Udvalg
Christiansborg
1240 København K

Stormgade 2-6
1470 København K
Tlf. 3392 2800
Fax 3392 2801
kemin@kemin.dk
www.kemin.dk

Energipolitisk Udvalg har i brev af 3. december 2010 stillet mig følgende spørgsmål nr. 67 alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 67:

Ministeren bedes kommentere det materiale, udvalget fik præsenteret i forbindelse med foretræde fra Hydrogen Link Danmark den 2. december 2010, jf. EPU alm. del - bilag 64 og 80.

Svar:

Det er absolut en interessant rapport, McKinsey har udarbejdet. Og med input fra både olie- og energiselskaber samt alle de væsentlige bilproducenter mener jeg, at rapporten giver et vigtigt bidrag til debatten om udviklingen af fremtidens privatbilisme.

Jeg har noteret mig, at rapporten ud af tre scenarier fokuserer på et balanceret fremtidsscenario for 2050, hvor brændselscellebiler udgør 25 pct. af den samlede bilpark til privat brug, mens batteribiler og plug-in-hybrider hver især udgør 35 pct., og traditionelle biler med forbrændingsmotorer udgør 5 pct. Rapportens analyser er foretaget med den såkaldte well-to-wheel tilgang, hvor det samlede energiforbrug fra udvinding af primær energikilde til fremdrift i bilen medregnes. Det giver det mest retvisende sammenligningsgrundlag biltyperne imellem og er også den metode, Energistyrelsen har anvendt i drivmiddelrapporten, hvor forskellige drivmidler til transportmidler sammenlignes.

I en fremtid, hvor vi skal frigøre os fra fossile brændstoffer, ser jeg såvel batteribiler, brændselscellebiler som til dels plug-in hybrider som mulige bidragydere til at nå dette mål.

Batteri- og brændselscellebilerne er begge mere energieffektive end dagens benzin- og dieslbiler, og de giver mulighed for at introducere mere vedvarende energi i transportsektoren gennem lagring af vindmølle- og solcellestrøm. Dermed kan begge typer på sigt forhåbentlig også bidrage til regulering af elforsyningen i en fremtid med markant mere vindenergi.

Derimod adskiller de to biltyper sig ved, at små batteribiler er de mest energieffektive, mens brændselsceller giver bilerne længere aktionsradius og kan anvendes til større biler.

Dato: 7. januar 2011

J.nr. 2010-2018

Jeg bemærker, at brændselscellebiler ifølge rapporten har gennemgået et teknologisk gennembrud, hvilket har forbedret deres effektivitet. Jeg finder det på den baggrund positivt, at bilproducenterne har erklæret sig klar til at masseproducere og gå fra demonstration til den første kommercielle udrulning af brændselscellebiler inden for de næste fem år. Et eksempel på en mulig udrulning er Nissan Motors, der har vist interesse for at udrulle de første masseproducerede brændselscellebiler i København. Jeg har i den forbindelse tilkendegivet, at Danmark vil byde et sådant projekt med Københavns Kommune velkomment.

Rapporten viser også, at både batteribiler og brændselscellebiler forventes at falde drastisk i pris over de næste 5-10 år, og at totalomkostningerne (excl. skatter og afgifter) ved anskaffelse og brug af batteri- og brændselscellebilerne i 2030 vil konvergere med udgifterne til konventionelle biler.

En af de barrierer, man umiddelbart falder over for både batteribiler og brændselscellebiler, er nødvendigheden af ny forsyningsinfrastruktur i form af ladestander og brinttankstationer. Her har jeg noteret mig, at McKinseyrapporten forventer, at en brintinfrastruktur i Europa vil kunne etableres for ca. en femtedel af infrastrukturen for batteri- og plug-in hybrider, og at distribution kun vil udgøre omkring 5 pct. af totalomkostningerne for en brændselscellebil.

Afslutningsvis vil jeg nævne, at Energiteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram har bevilget støtte til en række projekter både inden for brændselsceller, bilbatterier og infrastruktur til både brændselscellebiler og batteribiler, som bidrag til at gøre transportsektoren uafhængig af fossile brændstoffer.

Med venlig hilsen

Lykke Friis