



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 23. juni 2020
J. nr. 2020-4961

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. maj 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 506:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 25/2-20 samt opfølgende materiale fra foretræde fra Asger Høeg, Sten Melson og Lars Henriksen vedrørende øget brug af brint i transportsektoren, jf. TRU alm. del - bilag 253?

Svar:

Jeg er enig i, at der er perspektiver i en øget anvendelse af brint i transportsektoren, herunder til vejtransport.

Det vil dog bero på en nærmere afklaring, i hvilket omfang anvendelsen af brint som drivmiddel til vejtransport vil kunne udbredes yderligere, herunder på den teknologiske udvikling og udbuddet af brintkøretøjer.

Aktuelt pågår der et arbejde i den nedsatte *Kommission for grøn omstilling af personbiler*, der har fået til opgave at vurdere mulighederne for at fremme grønne biler, ligesom en sektorhandlingsplan for transportområdet er under udarbejdelse i regeringen som led i arbejdet med klimahandlingsplanerne.

Regeringen vil med afsæt i resultaterne af ovenstående tage stilling til en samlet strategi for en grøn omstilling af transportsektoren.

For så vidt angår de tekniske forhold i forbindelse med anvendelsen af brint som energibærer i vejtransporten, har jeg anmodet Færdselsstyrelsen om et bidrag:

”Forbrændingsmotorens anvendelse af fossil energi betyder, at forbrændingsmotorerne udleder CO₂ under selve driften, modsat køretøjer, der er drevet af elmotorer med batteri, brint, køreledninger eller lignende energibærere, hvor der ikke sker lokal udledning af CO₂ under drift.

Trods et højt teknologisk udviklingsniveau frembyder forbrændingsmotoren en relativt lav virkningsgrad.



Effektive benzinmotorer har således en virkningsgrad på cirka 35 procent, mens effektive dieselmotorer udnytter cirka 50 procent af brændstoffets energiindhold til fremdrift.

Til sammenligning udnytter elmotoren mere end 90% af den tilførte energi til fremdrift, mens gasdrevne motorers virkningsgrad varierer efter konstruktion mellem 35 procent og 45 procent.

Batteridrift er aktuelt den mest udbredte energibærer til fremdrift af person- og varebiler med elmotor. For så vidt angår tunge køretøjer, er det vurderingen, at den aktuelle batteriteknologi ikke kan levere den nødvendige energi til at drive en lastbil uden at mindske lastbilernes rækkevidde eller lasteevne.

Teknisk set eksisterer der en række alternativer til batteriet som energibærer, herunder eksempelvis brændselsceller til brint, elektriske køreledninger over vejene og magnetisk induktion i vejene.

Teknologierne er imidlertid ikke alle færdigudviklede og vil kræve investeringer i vejinfrastruktur og/eller brændstofinfrastruktur, ligesom udbuddet af køretøjer fortsat er begrænset.”

Jeg henholder mig til ovenstående svar.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht