



Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
9. februar 2022

J nr. 2022 - 385

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 19. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål nr. 100 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marie Bjerre (V).

Spørgsmål 100

Vil ministeren oplyse den samlede forventede elektrolysekapacitet i 2030 samt redegøre for, hvor meget af denne kapacitet forslaget om den grønne omstilling af indenrigsflyvning vil lægge beslag på? Vil ministeren herudover foretage en vurdering af, hvorvidt der med forslaget om at gøre indenrigsflyvningen grøn sker den bedst mulige udnyttelse af elektrolysekapaciteten i forhold til at skabe CO₂e-reduktioner?

Svar

Afhængig af produktionsmetode vurderes det at kræve ca. 0,25-0,4 GW elektrolysekapacitet¹ at levere brændstof til hele indenrigsluftfarten², hvilket svarer til omkring 5 pct. af de 4-6 GW, som regeringen lægger op til, *jf. regeringens strategi for Power-to-X*.

Implementeres tiltaget igennem et iblandingskrav målrettet brændstoffleverandørerne, vil tiltaget med betydelig usikkerhed have en skyggepris på ca. 1.500 kr., *jf. svar på KEF alm. del – spm. 99*, hvilket vurderes at være relativt billigt for PtX-baserede tiltag i transportsektoren, hvorfor det er vurderingen, at tiltaget udgør en effektiv udnyttelse af elektrolysekapaciteten.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen

¹ Baseret på Teknologikatalog for bæredygtige brændstoffer (www.ens.dk/teknologikatalog), samt antagelse om 5000 fuldlasttimer for elektrolyse.

² I KF21 fremskrives indenrigsluftfartens energiforbrug til 2,2 PJ i 2030.

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2809
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/1