



2024-06-14 14:00 CEST

## En hurtigere og billigere vej til indenrigsluftfart med fossilfrit flybrændstof

En ny rapport fra den rådgivende ingeniørvirksomhed Niras argumenterer for, at den forslåede “dråbe-for-dråbe”-model for at etablere én ”grøn” indenrigsrute i Danmark i 2025 er uholdbar og urealistisk inden for tidsfristen. Ambitionen om indenrigsruten, er en del af regeringens aftale om grøn luftfart. For store passagerfly er iblanding af fossilfrit flybrændstof den eneste realistiske måde at møde disse ambitioner – og her peger rapporten på, at en massebalancemodel kan være løsningen.

Vejen til grøn luftfart er kompliceret. Den involverer store og avancerede systemer, som skal tilpasses og i nogle tilfælde helt udskiftes. Derudover er der store omkostninger forbundet med omstillingen, både administrative og logistiske, og det er, før man indregner de store ekstra omkostninger til fossilfrit flybrændstof (Sustainable Aviation Fuel, SAF).

Alt i alt, kan det virke næsten umuligt at imødekomme en deadline for en "grøn" dansk indenrigsrute ved udgangen af 2025, som regeringen har lagt op til. I hvert fald, hvis man holder fast i den nuværende, såkaldte "dråbe-for-dråbe"-model, hvor flyet på indenrigsruten skal flyve på 100% fossilfrit flybrændstof. Niras-rapporten peger derfor på en massebalancemodel som alternativ, hvis regeringens mål skal realiseres inden for tidsfristen. Massebalancemodellen kan implementeres hurtigt og effektivt, uden behov for store investeringer i ny infrastruktur, og vil derfor samtidig have betydelige omkostningsbesparelser.

"Massebalancemodellen er nøglen til at realisere regeringens mål om dansk indenrigsflyvning med fossilfrit flybrændstof i 2025. I stedet for at bygge dyr og tidskrævende ny infrastruktur, udnytter vi de eksisterende systemer på en smart måde. Det betyder, at vi kan bruge pengene, hvor de virkelig tæller – på at få mere fossilfrit brændstof i tankene og reducere udledningen fra luftfarten hurtigere," siger Anders Fagernæs, Bæredygtighedschef i Norwegian.

### **Fortsat ikke godkendt at flyve på 100% SAF**

Ud over ny og omkostningstung infrastruktur, har "dråbe-for-dråbe"-modellen samtidig den store svaghed, at nutidens fly ikke er godkendt til at iblande mere end 50 procent fossilfrit flybrændstof. Og usikkerheden omkring, hvornår 100 procent iblanding bliver godkendt, er fortsat stor. De store flyproducenter siger, at det vil ske, men det kan tage flere år før en endelig godkendelse ligger klar. Derfor anbefaler både Niras og Norwegian den alternative massebalancemodel.

"Massebalancemodellen er ikke bare en teori – det er en løsning, som vi ved fungerer. Det har vi allerede bevist på ruten mellem Aalborg og København sidste år. Ved at opskalere denne model kan vi langt hurtigere og mere omkostningseffektivt implementere fossilfrit flybrændstof på hele indenrigsnetværket," siger Anders Fagernæs.

Rapporten viser, at massebalancemodellen ikke kun er nemmere at implementere, men også betydeligt mere omkostningseffektiv. Fordi investeringer i ny infrastruktur kan undgås, kan flere midler i stedet bruges

direkte på at købe fossilfrit brændstof. Derudover vil omkostningerne pr. passagerkilometer være lavere med massebalancemodellen, hvilket gør den til en mere attraktiv mulighed for både flyselskaber og rejsende.

### **Massebalancemodellen bidrager til mere konkurrence**

Et andet vigtigt fokuspunkt er at fastholde en sund konkurrence, både i udbuddet af indenrigsruter og i dansk luftfart generelt. I klimaloven står der bl.a. at: "opfyldelsen af Danmarks klimamål skal ske så omkostningseffektivt som muligt under hensyntagen til den langsigtede grønne omstilling, bæredygtig erhvervsudvikling og dansk konkurrenceevne...". "Dråbe for dråbe"-modellen kan give et skævt konkurrencebillede, hvor én aktør får statslige midler til at etablere både infrastruktur og administration. Desuden kan et udbud uden krav om opbygning af infrastruktur føre til, at flere får lyst til at byde på ruterne.

"Massebalancemodellen har ikke kun økonomiske og bæredygtige fordele. Vi mener også, at den vil føre til mere konkurrence – både i selve udbuddet og i dansk luftfart generelt. Det bliver meget nemmere for alle aktører, både store og små, at byde ind på udbuddet, hvis man kan udnytte den eksisterende infrastruktur. Alle omkostningsreduktioner som følge af modellen kan bruges til at købe større mængder fossilfrit flybrændstof, som ultimativt vil føre Danmark hurtigere til målet om nuludledning på indenrigsflyvninger," forklarer Anders Fagernæs.

### **Om fossilfrit flybrændstof**

Fossilfrit flybrændstof (SAF) er en type flybrændstof, der produceres uden brug af fossile råmaterialer. Fossilfri flybrændstof findes i to hovedtyper:

- **Biobrændstof:** Dette brændstof er fremstillet af vedvarende ressourcer som planter, alger, brugt madolie og træaffald. Denne type flybrændstof kan reducere udledningen af drivhusgasser med op til 80 procent, målt i et livscyklusperspektiv.
  - **Elektrisk brændstof:** Dette brændstof produceres ved at kombinere brint med kulstof, der opfanges fra luften eller andre kilder. Brinten produceres fortrinsvis fra vand ved hjælp af vedvarende elektricitet. Denne brændstofftype kan reducere drivhusgasudledningen fra fly med op til 99 procent, også målt i et livscyklusperspektiv.
-

## Norwegian

Norwegian-koncernen er et førende nordisk luftfartsselskab med hovedkontor i Fornebu uden for Oslo i Norge. Selskabet har over 8.200 ansatte og ejer to af de førende flyselskaber i Norden: Norwegian Air Shuttle og Widerøe's Flyveselskab. Widerøe blev opkøbt af Norwegian i 2024 med et formål om at gøre det endnu nemmere at rejse på tværs af de to flyselskabers netværk.

Norwegian Air Shuttle, det største norske flyselskab med omkring 4.700 ansatte, tilbyder et omfattende rutenetværk, der forbinder de nordiske lande med et bredt udvalg af europæiske destinationer. I 2023 transporterede Norwegian over 20 millioner passagerer og havde en flåde på 87 Boeing 737-800 og 737 MAX 8-fly.

Widerøe's Flyveselskab, Norges ældste flyselskab, er Skandinaviens største regionale flyselskab. Flyselskabet har mere end 3.500 ansatte. Widerøe opererer hovedsageligt lufthavne med korte landingsbaner i de norske landdistrikter og driver flere statslige kontraktruter (PSO-ruter) ud over sit eget kommercielle netværk. I 2023 havde flyselskabet 3,3 millioner passagerer og en flåde på 48 fly, herunder 45 Bombardier Dash 8-fly og tre Embraer E190-E2-fly. Widerøe Ground Handling leverer ground handling-tjenester i 41 norske lufthavne.

I Norwegian-koncernen er bæredygtighed en hovedprioritet, og koncernen har forpligtet sig til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra sine aktiviteter betydeligt. Blandt de mange initiativer, er det mest bemærkelsesværdige, investeringen i produktion og brug af fossilfrit flybrændstof (SAF). Norwegian stræber efter at blive det bæredygtige valg for sine passagerer og bidrager aktivt til omstillingen af luftfartsindustrien.

Følg Norwegian på [Facebook](#), [Twitter](#), [Instagram](#), [TikTok](#), [LinkedIn](#) og [YouTube](#).

## Kontaktpersoner



### **Sara Westphal Emborg Neergaard**

Pressekontakt

Director of Communications and Public Affairs Denmark

sara.neergaard@norwegian.com

+4522228577



### **Pressevagt**

Pressekontakt

Kun for medier

press@norwegian.com

+ 47 815 11 816