

# Grøn omstilling af luftfarten med e-SAF

Green Power Denmarks forslag  
til anvendelse og udmøntning  
af den øvrige ramme afsat i aftalen  
"Grøn luftfart i Danmark"



December 2024



# Indhold

<b>Introduktion</b>	<b>3</b>
<b>Resumé af anbefalinger</b>	<b>5</b>
<b>Baggrund</b>	
<b>Midler afsat i aftalen om grøn luftfart skal prioriteres til produktion af e-SAF</b>	<b>7</b>
<b>Anvendelseskrav sikrer ikke alene investeringer i produktion af e-SAF</b>	<b>8</b>
<b>Hvorfor har producenter svært ved at træffe FID?</b>	
Luftfartsbranchen og producenter af e-SAF har svært ved at indgå aftaler pga. forskellige behov for kontraktlængder	<b>9</b>
Eksisterende virkemidler er ikke tilstrækkelige til at håndtere prisforskellen mellem fossile og grønne brændstoffer	<b>10</b>
Den nuværende og fremtidige betalingsvillighed for e-SAF er usikker	<b>10</b>
<b>Forslag til udbudsmodel</b>	
<b>Midler afsat i aftalen "Grøn luftfart i Danmark" skal udmøntes til produktion af e-SAF via en pilotauktion</b>	<b>12</b>
<b>Auktionsmekanismen er dynamisk således støtteniveauet justeres efter markedsprisen og gældende regulering</b>	<b>13</b>
<b>Forslag til yderligere finansiering</b>	
<b>Der er behov for flere midler, hvis produktionen af e-SAF skal op i skala og ned i pris</b>	<b>15</b>
<b>ETS midler fra luftfarten skal anvendes til produktion af e-SAF</b>	<b>16</b>



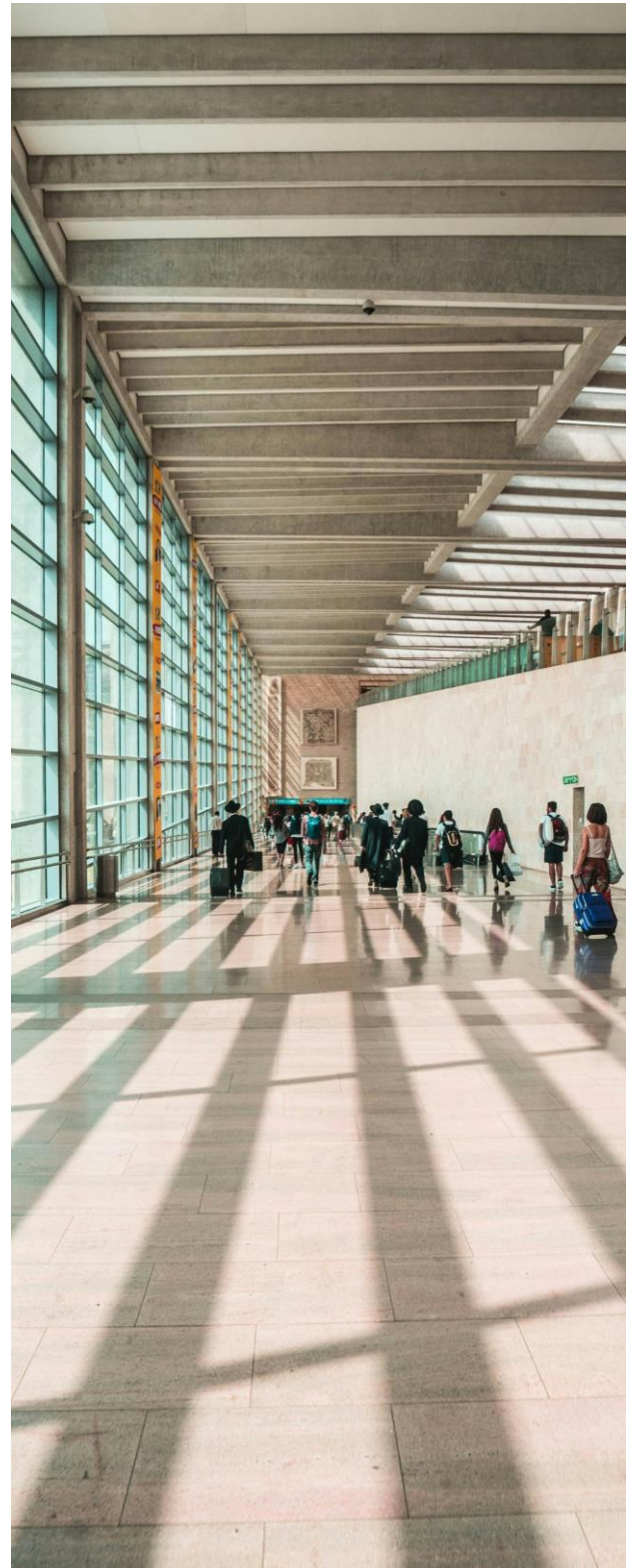
## Introduktion

Luftfart binder verden sammen og er i høj grad Danmarks forbindelse til omverdenen. Den bringer store fordele for verdenssamfundet, øget økonomisk samhandel og styrker dansk erhvervsliv. Men luftfartssektoren står for omkring 2-3 % af de globale udledninger, og derfor er det afgørende, at luftfarten bliver grøn. Hvis sektoren skal lykkes med den grønne omstilling, kræver det, at de regulatoriske rammer og konkrete støtteordninger implementeres nu.

Luftfartssektoren kan omstilles med bæredygtige brændstoffer (også kaldet Sustainable Aviation Fuels, SAF). SAF kan enten være baseret på organisk materiale (bio-SAF) eller på elektricitet (e-SAF). Det er ikke muligt at omstille den fulde globale luftfart med bio-SAF, da det er en begrænset ressource. Der skal derfor gang i produktionen af e-SAF hurtigst muligt, så teknologien over tid kan skaleres og indfri en omstilling af luftfarten.

Danmark har alle muligheder for at blive en førende europæisk aktør indenfor produktion af e-SAF via Power-to-X (PtX). Vi har unikke muligheder for udbygning af vedvarende energi og fangst af biogen CO<sub>2</sub>, hvilket er hovedkomponenterne i e-SAF. Dertil har vi globalt førende virksomheder, der har ambitioner og visioner om at drive udviklingen og anvendelsen af e-SAF.

Men luftfartsbranchen er præget af specifikke økonomiske vilkår, som betyder, at producenter af e-SAF og luftfartsbranchen har svært ved at indgå aftaler med hinanden. Producenterne har behov for langsigtede kontrakter på køb af grønne flybrændstoffer, mens luftfartsbranchen kun kan indgå korte købskontrakter. Derfor er der behov for en statslig faciliterende aktør, der i et opstartsmarked kan påtage sig den aktuelle risiko og dermed sikre, at producenterne kan træffe endelige investeringsbeslutning (Financial Investment Decision, FID) for de planlagte projekter og dermed starte den danske produktion af e-SAF.





I 2030 træder anvendelseskrav af e-SAF i kraft via EU's ReFuelEU Aviation. Disse krav stiger støt i årene efter 2030. Men anvendelseskravene er ikke i sig selv nok til, at producenter træffer FID, da markedet stadig er underlagt en række usikkerheder i sin opstart. Hvis e-SAF skal være tilgængeligt i 2030, skal producenterne træffe FID inden udgangen af 2025. De rette regulatoriske rammer og konkrete støtteordninger skal derfor implementeres nu.

I den politiske aftale "Grøn luftfart i Danmark" fra december 2023, er der afsat ca. 1,1 mia. kr. til grøn omstilling af luftfarten. Green Power Denmark anbefaler, at disse midler anvendes til støtte af dansk produktion af e-SAF. Hvis produktion af e-SAF prioriteres i Danmark, kan vi både bidrage til den langsigtede omstilling af den globale luftfart og indfri en række nationale erhvervspotentialer.

For to år siden udgav Green Power Denmark rapporten "Grøn omstilling af luftfarten med PtX-brændstoffer", hvori konturerne til en støttemodel med en dobbeltsidet auktion blev præsenteret. Green Power Denmark har nu konkretiseret støttemodellen og foreslår, at de afsatte midler

udmøntes via en pilotauktion, som vil accelerere luftfartens grønne omstilling ved med dansk produktion af e-SAF. Auktionsmodellen er allerede godkendt i EU og indført i Tyskland, og det er derfor underbygget, hvordan modellen på den ene side sikrer PtX-producenterne langsigtet finansiel sikkerhed, mens den på den anden side giver aftagere (fx luftfartsbranchen) mulighed for at købe grønne brændstoffer på korte kontrakter.

Midlerne afsat i aften "Grøn luftfart i Danmark" kan få den danske produktion af e-SAF i gang, men er ikke nok til etablering af storskalaproduktion. Der skal derfor findes flere midler til at sikre den grønne omstilling af luftfarten.

Den grønne omstilling af luftfarten kræver handlekraft og samarbejde. Det er derfor helt afgørende med konkrete og målrettede tiltag, der kan forbinde producenter og aftagere, og sikre opstarten og opskaleringen af dansk produktion af e-SAF.

**God læselyst!**





## Resumé af anbefalinger

### Anbefalinger til udmøntning af puljen til generel omstilling af luftfarten

Der er i EU allerede vedtaget krav anvendelse af e-SAF fra 2030, men disse krav har endnu ikke sat gang i produktionen af e-SAF. Teoretisk giver kravene og bødesystemet i EU de rigtige incitamentter til at købe og anvende e-SAF. Men denne forsimplede tilgang tager ikke højde for virkeligheden, hvor konkurrencen og den økonomiske situation i luftfartsbranchen giver udfordringer ift. at indgå lange kontrakter på brændstof, hvilket er en forudsætning for producenter af e-SAF kan træffe FID.

#### Green Power Denmark anbefaler derfor:



##### **Midler afsat i aftalen om grøn luftfart prioriteres til dansk produktion af e-SAF**

Green Power Denmark anbefaler, at den øvrige ramme afsat i aftalen "Grøn luftfart i Danmark" forbliver en separat pulje, og anvendes til dansk produktion af e-SAF.



##### **Midlerne skal udmøntes til via en dobbeltsidet auktionsmekanisme**

Green Power Denmark anbefaler, at de afsatte midler udmøntes via en dobbeltsidet auktionsmekanisme inspireret af den tyske H2Global-model.

### Anbefalinger til yderligere finansiering

Der er behov for flere midler, hvis produktionen af e-SAF skal op i skala og ned i pris. Det er derfor afgørende, at regeringen er villige til at hjælpe produktionen i gang og op i skala. Det kræver flere midler end puljen afsat i aftalen "Grøn luftfart i Danmark".

#### Green Power Denmark anbefaler derfor:



##### **ETS midler fra luftfartens ETS kvotesystem skal anvendes til produktion af e-SAF**

Green Power Denmark anbefaler, at regeringen øremærker midler, der tilbageføres til Danmark fra luftfartens ETS kvotesystem (ca.700 mio. kr. om året) til produktion af e-SAF.

## KAPITEL 1

# Baggrund





## Midler afsat i aftalen om grøn luftfart skal prioriteres til produktion af e-SAF

Produktion af e-SAF er forudsætning for den grønne omstilling af luftfarten, da det er den eneste teknologi, der kan skaleres til den globale luftfart. Desuden indeholder e-SAF ingen aromater, hvilket mindsker partikelforurening og non-CO2-effekter. I dag skal flymotorer dog bruge 8 % aromat for at fungere, hvilket skal tilsættes brændstoffet.

Danmark har et stort potentiale for produktion af e-SAF, da vi har gode muligheder for udbygning af vedvarende energi og dermed produktion af konkurrencedygtig grøn brint. Dertil har flere biogene punktkilder, som kan levere biogen CO2 til videreforædlingen af brint til e-SAF.

Hvis produktion af e-SAF prioriteres i Danmark, kan vi både bidrage til den langsigtede omstilling af den globale luftfart og indfri en række nationale erhvervspotentialer.

De puljer i luftfartsaftalen, der er bundet til et indenrigsforbrug, kan forventeligt ikke øremærkes til dansk produktion af e-SAF pga. statsstøtteretningslinjerne i EU. En evt. sammenlægning af puljerne for både indenrigsluftfart og de 1,1 mia. kr., vil forventeligt være en binding til indenrigsluftfarten, hvor der skal realiseres specifikke mængder for et begrænset beløb. Det vil forventeligt ske med de relativt billigere bio-SAF (fra udlandet) og blive en de facto udelukkelse af dansk produktion af e-SAF.

**Derfor anbefaler Green Power Denmark, at den øvrige ramme afsat i aftalen "Grøn luftfart i Danmark" forbliver en separat pulje, og anvendes til dansk produktion af e-SAF.**

### Midler afsat i aftalen "Grøn luftfart i Danmark"

			Midler der skal prioriteres til produktion af e-SAF
Politisk mål	En grøn rute i 2025	100% grøn indenrigsluftfart i 2030	Støtte til generel grøn omstilling af luftfarten
Afsatte midler	800 mio. kroner (2025-2029)	1.500 mio. kroner (2027-2033)	1.100 mio. kroner (2025-2033)
Bindinger i aftalen	Tilskud til køb af bæredygtige drivmidler via et udbud, hvor private selskaber kan byrde in på en grøn indenrigsrute.	Tilskud til køb af bæredygtige drivmidler via et udbud der endeligt fastsættes i 2025-2026.	Støtte til generel omstilling af luftfarten, fx e-SAF og lav-aromatiske brændstoffer. Aftalepartierne vil træffe beslutning på konkret udmøntning på baggrund af oplæg fra regeringen.

1



## Anvendelseskrav sikrer ikke alene investeringer i produktion af e-SAF

Sidste år vedtog EU krav og den danske regering mål for anvendelse af SAF i luftfarten. I 2030 skal alle luftfartsselskaber i EU anvende SAF, heraf skal en andel være e-SAF. Disse krav stiger markant i perioden efter 2030.

Der findes i dag ingen anlæg i verden, der producerer e-SAF i større skala. Flere aktører er langt med udviklingen af anlæggene, også i Danmark, men fælles for de kommende producenter er, at de har svært ved at træffe FID.

Det er afgørende, at der ikke ændres på de vedtagne mandater af e-SAF og de øvrige efterspørgselskrav for grøn brint og grønne PtX-brændstoffer (RFNBO) i EU. Både pga. den grønne legitimitet og investorsikkerheden for allerede vedtagne regler.

**Hvis e-SAF anlæg ikke har truffet FID ved udgangen af 2025, er der en risiko for, at kravene i EU bliver udskudt pga. manglende produktion og dermed tilgængelighed af e-SAF.**

### Krav og mål for anvendelse i hhv. EU og Danmark



#### Mål i EU ReFuelEU Aviation

- 2030** – SAF 6% (e-SAF 1.2%)
- 2035** – SAF 20% (e-SAF 5%)
- 2040** – SAF 34% (e-SAF 10%)
- 2045** – SAF 42% (e-SAF 15%)
- 2050** – SAF 70% (e-SAF 35%)



#### Krav i Danmark Aftalen "Grøn luftfart i Danmark"

- 2025** – En grøn indenrigsrute
- 2030** – 100% grøn indenrigsluftfart







## Hvorfor har producenter svært ved at træffe FID?

Der er forskellige årsager til, at producenter af e-SAF har svært ved at træffe FID på nye anlæg. På de næste to sider er der beskrevet tre årsager til, at der endnu ikke er kommet gang i produktionen af e-SAF i EU.

### Luftfartsbranchen og producenter af e-SAF har svært ved at indgå aftaler pga. forskellige behov for kontraktlængder

Luftfartsselskaber og producenter af e-SAF har svært ved at indgå aftaler, da de har forskellige behov for at afdække risici. Derfor er der behov for en statslig faciliterende aktør, der kan påtage sig risiko, for at få aktørerne til at mødes og dermed sikre FID på produktion af e-SAF.

### Branchernes forskellige behov for at afdække risici

 <b>Luftfartsselskaber</b>	 <b>Producenter af e-SAF</b>
<p><b>Pris</b> e-SAF er i dag 6-8 gange dyrere end fossilt brændstof. Luftfarten er konkurrenceudsat og luftfartsselskaberne har derfor svært ved at betale merprisen.</p> <p><b>Korte brændstofkontrakter</b> Flybrændstof handles i dag på korte (max 1-årige) kontrakter. Kontrakterne er ikke længere, da det er en for stor risiko for flyselskaberne, at de binder sig til en pris mange år ud i fremtiden.</p> <p><b>Hård konkurrence, presset økonomi og lav kreditværdighed</b> Den hårde konkurrence i luftfartsbranchen har givet en række selskaber en presset økonomi, der historisk har resulteret i konkurser og/eller selskabsmæssige rekonstruktioner. Det har en negativ afsmittende effekt på kreditværdigheden for luftfartsselskaberne, i særdeleshed på lange kontrakter.</p>	<p><b>Lange aftagerkontrakter</b> For at kunne træffe FID, har producenterne behov for at kende aftaget af brændstofferne mange år ud i fremtiden og til en kendt salgspris, fx 10-årige aftagerkontrakter. På de lange kontrakter er det afgørende, at aftagerne har en høj kreditværdighed.</p> <p><b>Skala er nødvendigt for at minimere prisen</b> For at gøre prisen på PtX-brændstofferne lavest mulig, er det nødvendigt at bygge anlæggene i en vis størrelse. Dermed kan de producere mere e-SAF end hvad flyselskaber er forpligtede til og kan købe. Producenterne har altså brug for flere lange aftagerkontrakter, hvilket komplicerer vejen til FID.</p>



## Eksisterende virkemidler er ikke tilstrækkelige til at håndtere prisforskellen mellem fossile og grønne brændstoffer

Der er i EU allerede implementeret en række virkemidler, som skal mindske prisforskellen mellem fossile brændstoffer og e-SAF:

### ETS

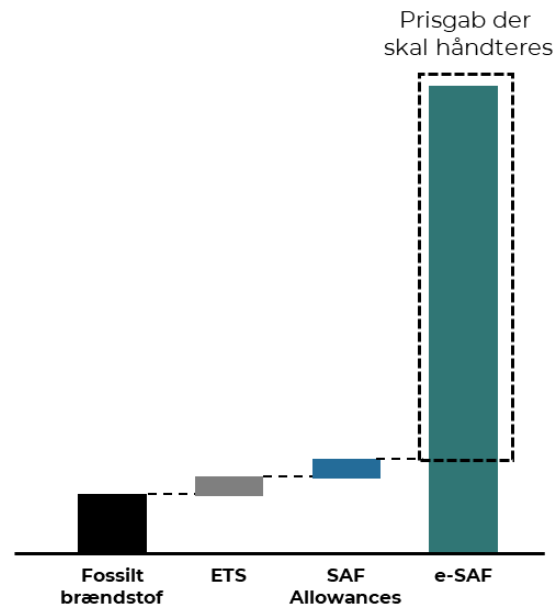
Luftfarten har indtil for nyligt været fritaget for betaling af kvoter. Fra 2026 skal luftfarten betale CO<sub>2</sub>-kvoter for alle udledninger på intra-EU-ruter. Det vil hæve prisen på fossilt brændstof.

### "ETS-kompensation" via SAF Allowances

Frem mod 2030 er der tilsidesat 20 mio. ETS-kvoter til understøttelse af leverancer af SAF. Med en kvotepris på 80 EUR svarer det til 1,6 mia. EUR. Det er endnu uklart, hvordan midlerne udmøntes.

**Men i en situation med hård konkurrence, presset økonomi og lav kreditværdighed for luftfartselskaberne, er de eksisterende virkemidlers effekt ikke tilstrækkelig til at håndtere prisforskellen over længere tid og dermed sikre FID.**

**Virkemidler der mindsker prisforskellen mellem fossile og grønne brændstoffer, men ikke lukker hele forskellen**



## Den nuværende og den fremtidige betalingsvillighed for e-SAF er usikker

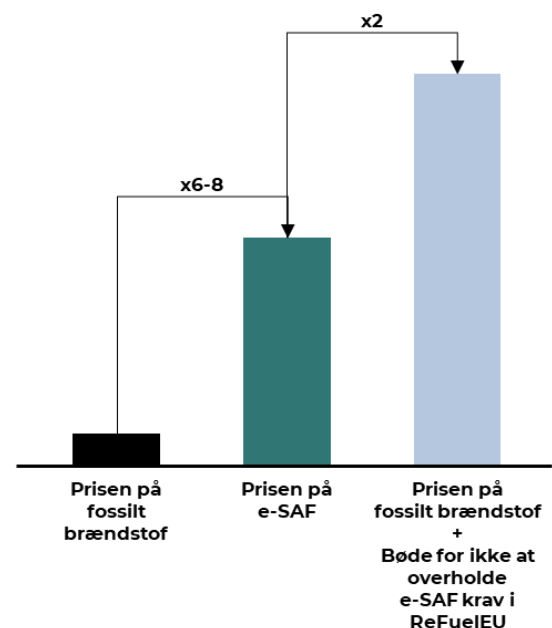
Priserne på fossile flybrændstoffer og e-SAF er fluktuerende og det samme er en evt. ekstra betalingsvillighed for e-SAF. Prisforskellen er derfor meget usikker og vil med sikkerhed ændre sig over tid.

Visse stemmer i debatten hævder, at der ikke er behov for yderligere støtte, idet iblandingskravene i ReFuelEU Aviation og den tilhørende bøde ved ikke at opfylde kravene er det dobbelte af prisforskellen mellem den fossile pris og prisen på e-SAF.

Bøden giver et incitament til at købe e-SAF, og vil teoretisk give en betalingsvillighed for e-SAF, der konvergerer mod prisen for det fossile brændstof plus bøden. Dog er der stadig usikkerhed om referencepriser og dermed endelige bødeniveauer.

**Et troværdigt bødesystem giver teoretisk det rigtige incitament til at købe og anvende e-SAF. Men denne tilgang tager ikke højde for virkeligheden, hvor den økonomiske situation i luftfartsbranchen giver udfordringer ift. at indgå lange kontrakter, der kan sikre FID på produktion af e-SAF.**

**Bøden for ikke at overholde kravet i ReFuelEU er 2x prisforskellen på fossilt brændstof og e-SAF**



## KAPITEL 2

# Forslag til udbudsmodel





## Midler afsat i aftalen ”Grøn luftfart i Danmark” skal udmøntes til produktion af e-SAF via en pilotauktion

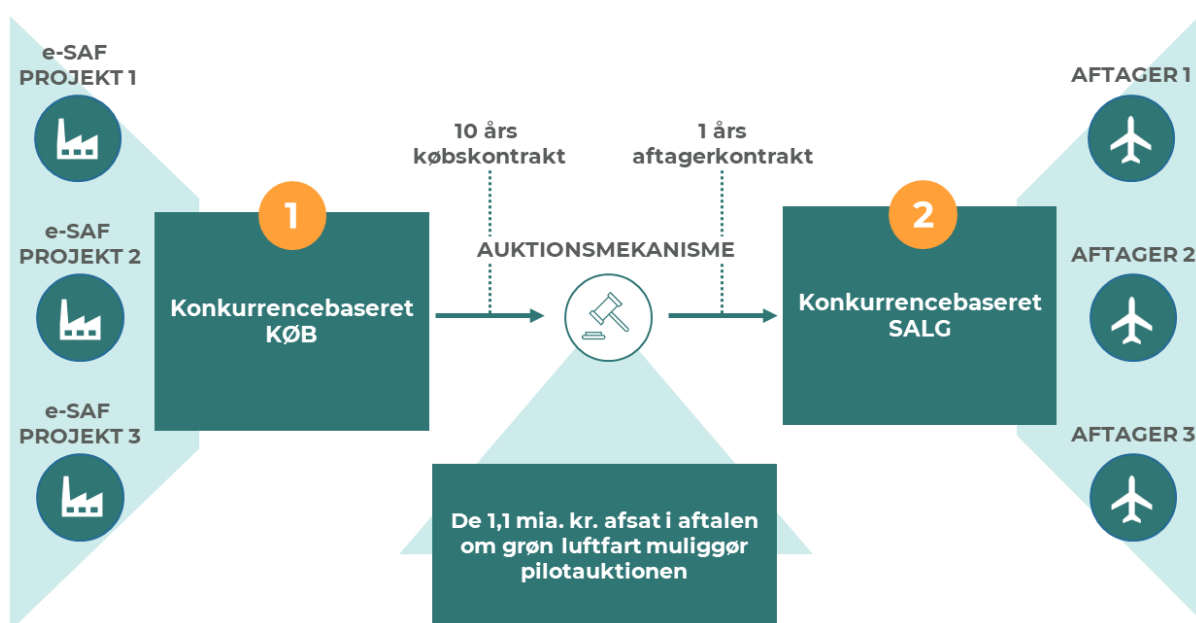
Green Power Denmark anbefaler, at midlerne afsat i aftalen ”Grøn luftfart i Danmark”, udmøntes via en dobbeltsidet auktionsmekanisme. Mekanismen kan lukke prisgabets og samtidigt minimere risici for både producenter og aftagere.

Staten (som market-maker) afholder to separate auktioner med forskellige kontraktlængder. Med producenterne indgås lange kontrakter, fx på 10 år, mens der med aftagerne indgås korte kontrakter, fx på 1 år. Producenterne får dermed dækket behovet for langsigtet finansiel sikkerhed, hvilket er en nødvendighed for at kunne træffe FID. Samtidigt får aftagerne dækket sine behov for korte kontrakter.

Aftagere kan både være flyselskaber, brændstofleverandører eller en kombination af begge. Brændstofleverandørerne har en vigtig rolle i leverancen af e-SAF til lufthavnene, da de har ansvaret for at kvalitetssikre brændstofferne.

Modellen er inspireret af den tyske H2 Global-model. Modellen er allerede i brug og dermed statsstøttegodkendt af EU-Kommissionen. Holland og Belgien er også inspireret af modellen.

### Illustration af den dobbeltsidet auktionsmekanisme



**I den første auktion** indkøbes e-SAF til en fast pris i en langvarig købskontrakt, fx 10 år. En langvarig kontrakt giver producenten finansiel sikkerhed, der skal sikre FID. **I den anden auktion** sælges e-SAF videre til en fast pris i en kortvarig salgskontrakt. Salgsauktionen gentages fx 10 gange med 1 års interval. En kortvarig kontrakt giver mulighed for, at salgsprisen til aftagerne tilpasses udviklingen i brændstofmarkedet og gældende regulering. Dette afspejles også i det forventede støtteniveau.



## Auktionsmekanismen er dynamisk således støtteniveauet justeres efter markedspris og gældende regulering

Differencen mellem købsprisen og salgsprisen skal dækkes med midlerne afsat i luftfartsaftalen. Det minder om en CfD-model, men de to auktioner gør, at der (modsat en traditionel CfD) ikke er behov for at have en referencepris for e-SAF.

Det forventes, at behovet for støtte reduceres i løbet af støtteperioden, bl.a. fordi afgifter på fossilt brændstof øges og at betalingsvilligheden for e-SAF stiger, idet efterspørgslen efter e-SAF med iblandingskravene fra ReFuelEU Aviation stiger. Det forventes, at e-SAF over tid vil kunne konkurrere på markedsvilkår, eller endda blive billigere end fossilt brændstof.

For nuværende er der stor usikkerhed om prisen på e-SAF, både på kort og lang sigt. Forskellige scenarier for prisudviklingen er visualiseret og beskrevet nedenfor.

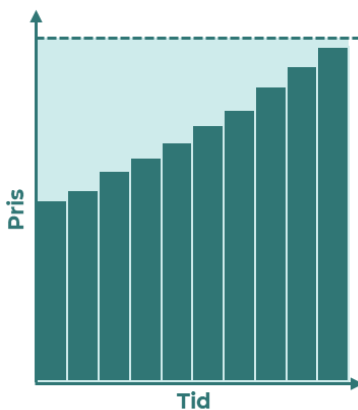
For at minimere statens risiko, kan staten vælge at sætte en maksimumspris for indkøbet af e-SAF og en minimumspris for salget af e-SAF. Dog skal det ikke sættes for restriktivt, så mekanismen ikke reelt kan fungere.

Dobbeltauktionen kan gentages med nye midler og det evt. overskud, som tidligere auktioner kan have indbragt.

### Illustration af prisudviklingen i tre scenarier

#### Scenarie 1

Betalingsvilligheden for e-SAF udvikler sig moderat stigende og mindsker støttebehovet tilsvarende.

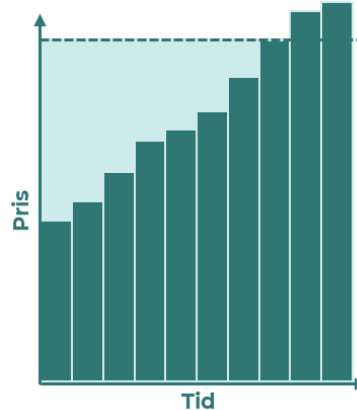


Fast indkøbspris på langtidskontrakter med producent af e-SAF, fx 10 år



#### Scenarie 2

Betalingsvilligheden for e-SAF udvikler sig moderat stigende og salgsprisen kan ende med at overstige købsprisen i enkelte år.

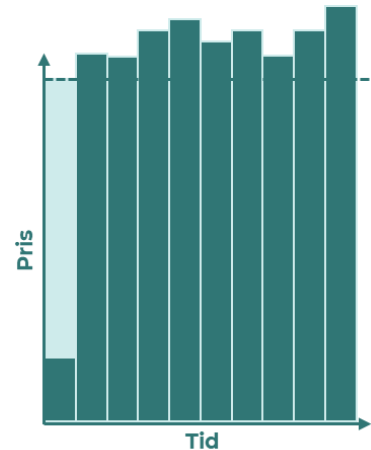


Variabel salgspris på korttidskontrakter med luftfartsselskaber, fx 1 år



#### Scenarie 3

Betalingsvilligheden for e-SAF stiger markant og hurtigt, og vil resultere i, at salgsprisen kan ende med at overstige købsprisen i flere år.



Variabel støtteniveau for at lukke prisgab ml. indkøbspris og salgspris



## KAPITEL 3

# Forslag til yderligere finansiering





## Der er behov for flere midler, hvis produktionen af e-SAF skal op i skala og ned i pris

På nuværende tidspunkt er der stor usikkerhed om prisen på e-SAF. Det skyldes, at det kun produceres i meget små mængder.

Prisen på e-SAF varierer med brintprisen. Jo billigere brint, jo lavere bliver prisen på e-SAF også. Når man regner på prisen på e-SAF, er det derfor vigtigt at forholde sig til hvilken brintpris, man antager.

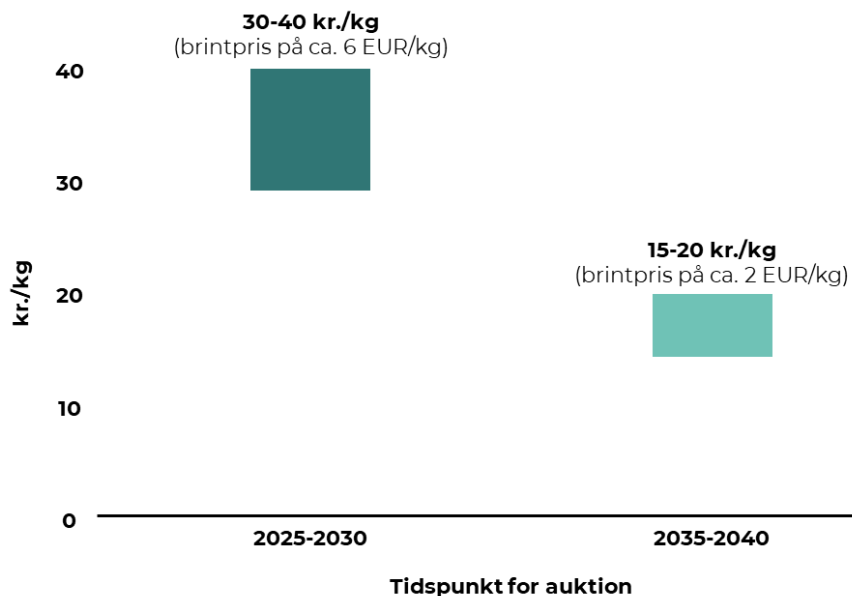
Det forventes, at prisen på brint vil falde over tid i takt med at produktion kommer op i skala og at strømpriserne falder. Prisen på e-SAF vil også falde i takt med, at e-SAF produceres i storskala. Men det kræver, at de rigtige virkemidler implementeres på den korte bane. Allerede i 2030 forventes prisen at være betydelig lavere end i dag, men det er en

absolut forudsætning, at de første projekter kommer i gang nu.

Mellem 2025 og 2030 forventes prisen på e-SAF at være mellem 30 og 40 kr./kg. I så fald vil midlerne på 1,1 mia. kr. afsat i aftalen for grøn luftfart muliggøre i alt 27.500-36.500 ton e-SAF. Til sammenligning anvendes der hvert år ca. 32.000 ton brændstof til indenrigsluftfarten i Danmark.

**Så hvis prisen på e-SAF skal falde over tid, kræver det at regeringen er villige til at hjælpe produktionen i gang og op i skala. Det kræver flere midler end puljen afsat i aftalen for grøn luftfart.**

### Prisestimer for e-SAF frem mod 2040



*Kilde: Estimater er baseret på Energistyrelsens Teknologikatalog og Green Power Danmarks beregninger på fremtidige brintpriser. Prisestimaterne er beregnet under væsentlig usikkerhed.*



## ETS midler fra luftfarten skal anvendes til produktion af e-SAF

Luftfarten har indtil 2024 ikke betalt for sine udledninger, da de i EU's ETS-system har fået tildelt gratis kvoter. Disse gratis kvoter vil være fuldt udfaset fra 2026. [1]

På nuværende tidspunkt er det kun udledninger fra intra-EU-ruter, der er omfattet ETS kvotesystemet. I 2022 blev der på intra-ruter udledt 49 mio. ton. Til sammenligning blev der på samtlige ruter til og fra EU udledt 113 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2022. [2]

Udledningerne på intra-EU-ruter på 49 mio. ton CO<sub>2</sub> svarer til 49 mio. ETS kvoter. Frem mod 2030, afsættes 20 mio. af disse til støtte til SAF og 5 mio. kvoter til EU Innovation Fund. Det svarer til ca. 5 mio. kvoter årligt mellem 2025 og 2030. Midler fra de resterende kvoter, svarende til 44 mio. kvoter,

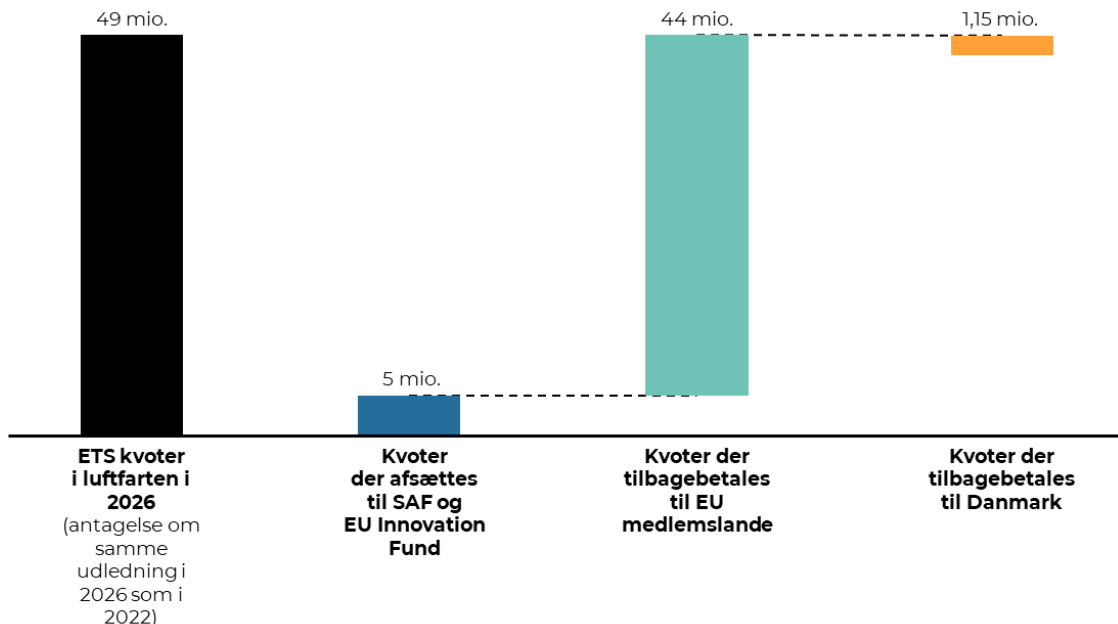
tilbagebetales til medlemsstaterne via en fordelingsnøgle. [1] Danmark får tilbagebetalt 2,6% af disse, svarende til ca. 1,15 mio. kvoter. [3]

Med antagelse om den samme udledning fra luftfarten i 2026 som i 2022 og en antaget kvotepris på 80 EUR [1], svarer det til en tilbagebetaling til Danmark på ca. 685 mio. kroner om året.

**Green Power Denmark anbefaler, at regeringen øremærker midler, der tilbageføres til Danmark fra luftfartens ETS kvotesystem (ca. 685 mio. kroner om året) til produktion af e-SAF. Beløbet kan på sigt stige, hvis kvoteprisen stiger eller hvis internationale udledninger i luftfartssektoren også omfattes ETS systemet.**

### Fordeling af antallet af EU ETS kvoter betalt af luftfartssektoren

Midler betalt af luftfarten til EU's kvotesystem anvendes til at understøtte anvendelsen af SAF, tildeles EU Innovation Fund og tilbagebetales til EU medlemslande, som skal anvende midlerne til grøn omstilling.



[1] Reducing emissions from aviation, EU Commission – [LINK](#)

[2] Publication of 2022 emissions data from aviation, EU Commission – [LINK](#)

[3] COMMISSION DECISION on the determination of the Member States' auction shares during the period 2021-2030 of the EU Emissions Trading System, EU Commission – [LINK](#)



