



Bruxelles, den 5.11.2025  
COM(2025) 664 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**Investeringsplan for bæredygtig transport**

## 1. Indledning

Mobilitet og transport af passagerer og varer er rygraden i industriel vækst og konkurrenceevne, som forbinder EU med resten af verden og giver borgerne mulighed for at rejse og virksomhederne mulighed for at trives i deres aktiviteter. Samtidig har EU en overordnet ambition om at reducere drivhusgasemissionerne fra transportsektoren – som fortsat er stædigt høje – med 90 % inden 2050. Dette kan opnås ved at øge transporteffektiviteten, bl.a. gennem multimodal mobilitet, elektrificering og omstilling til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Disse brændstoffer er særligt kritiske<sup>1</sup> for luftfarts- og søfartssektorerne, som tegner sig for ca. 8,4 % af EU's samlede drivhusgasemissioner, da de kun i begrænset omfang kan drage fordel af elektrificering. I omstillingen til en klimaneutral økonomi vil alle transportformer i forskellig grad være afhængige af anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer<sup>2</sup>.

Som fremhævet i Draghirapporten<sup>3</sup> er **investering i vedvarende og kulstoffattige brændstofteknologier afgørende for dekarbonisering og styrkelse af industriens konkurrenceevne samt energisikkerhed**, idet sådanne investeringer vil mindske vores afhængighed af import af fossile brændstoffer. I rapporten understreges behovet for en strategisk ramme, der samler udbud af og efterspørgsel efter disse brændstoffer i EU.

De centrale politiske elementer i en sådan ramme er allerede på plads:

- EU har en omfattende lovgivningsmæssig ramme, som har til formål at fremme vedvarende og kulstoffattige teknologier, herunder ReFuelEU Aviation-forordningen<sup>4</sup> og FuelEU Maritime-forordningen<sup>5</sup>, det reviderede direktiv om vedvarende energi<sup>6</sup> og forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer<sup>7</sup>.
- Den internationale politiske udvikling trækker i samme retning: Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har forpligtet sig til at opnå nettonulemissioner i 2050 inden for søtransport gennem Net-Zero Framework (NZF), som dog ikke er vedtaget af IMO's medlemsstater. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) anerkender bæredygtige flybrændstoffer (SAF)<sup>8</sup> som det vigtigste middel til at reducere emissioner.

---

<sup>1</sup> Kousoulidou et al., 2016, *Biofuels in aviation: Fuel demand and CO2 emissions evolution in Europe toward 2030*.

<sup>2</sup> Ifølge konsekvensanalysen af klimamålet for 2040 vil personbiler med forbrændingsmotor tegne sig for en andel af EU's bilpark på 26 %, mens batteridrevne køretøjer vil tegne sig for 57-58 %. Det samlede energiforbrug falder betydeligt på grund af elektriske køretøjers højere energieffektivitet, og selv om efterspørgslen efter biobrændstoffer forventes at stige frem til 2030, falder den derefter på grund af den stigende andel af elektrificering.

<sup>3</sup> Draghirapporten (2025): *A competitiveness strategy for Europe*.

<sup>4</sup> <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

<sup>5</sup> <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

<sup>6</sup> <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/53/oj>.

<sup>7</sup> <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/2025-04-14>.

<sup>8</sup> SAF er flybrændstoffer, der er godkendt i henhold til ASTM 7566-standarden og er designet til at være en drop-in-løsning til traditionelt jetbrændstof, som sikrer, at det kan bruges i fly uden ændringer af motorer eller infrastruktur. De kan fremstilles af bæredygtige biologiske råprodukter via forskellige processer (bio-SAF). SAF kan også fremstilles syntetisk (eSAF).

**Men det er ikke nok. Investeringsvilkårene for markedet i EU skal forbedres.** Ellers vil efterspørgslen i vid udstrækning blive dækket af produktion uden for EU, hvilket skaber nye afhængigheder i forhold til de avancerede produktionsprojekter<sup>9</sup>. Investeringer i produktionsanlæg i regioner uden for EU accelererer<sup>10</sup>. I lyset af denne stigende konkurrence er det afgørende, at produktionen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer hurtigt opskaleres i EU. Europæiske virksomheder er stadig i besiddelse af 60 % af de innovative patenter på dette område globalt og råder over størstedelen af verdens kommercielle faciliteter til avancerede biobrændstoffer. Vi må ikke miste det teknologiske lederskab, men skal i stedet forme dette fremvoksende globale førende marked.

Denne investeringsplan for bæredygtig transport fokuserer på vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til luftfart og vandtransport og supplerer forslag, der dækker andre transportformer. Den industrielle tilgang til vejtransport er beskrevet i handlingsplan for bilindustrien<sup>11</sup>. Gennemførelsen af denne plan er i gang, navnlig med den kommende revision af CO<sub>2</sub>-standarderne for personbiler og varevogne samt forslaget om rene virksomhedsvognparker. Den kommende batteriboosterpakke vil støtte elektrificeringen af flere transportformer, og der er planlagt tiltag for at fremskynde udrulningen af infrastruktur. Der forventes også foranstaltninger vedrørende tunge køretøjer og den tilhørende infrastruktur i løbet af de kommende måneder. På samme måde støtter EU allerede udviklingen af et effektivt og velfungerende jernbanesystem, navnlig gennem den reviderede forordning om det transeuropæiske transportnet (TEN-T), herunder finansiell støtte som f.eks. Connecting Europe-faciliteten (CEF), samt handlingsplanen for højhastighedsjernbaner, der offentliggøres sammen med denne plan.

Luftfart og vandtransport er dog stadig næsten fuldstændigt afhængige af konventionelt brændstof. Det er derfor vigtigt, at der i denne plan fokuseres på luftfartens og søfartens behov, da disse sektorer skal opfylde ambitiøse emissionsreduktionsmål i 2030, og for at dekarbonisere skal de hovedsageligt anvende vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.

Det er **nu, der skal handles**. Denne investeringsplan for bæredygtig transport kortlægger investeringsbehovene og skitserer foranstaltninger til at gøre bedre brug af eksisterende EU-finansieringsprogrammer til støtte for de nødvendige investeringer med fokus på luftfarts- og vandtransportsektorerne. Den indfører foranstaltninger til at støtte gennemførelsen af det lovgivningsmæssige ramme og skitserer foranstaltninger til at opnå større markedsindvirkning gennem bedre koordinering af støtte på medlemsstatsniveau og gennem bedre internationalt samarbejde.

---

<sup>9</sup> Europa-Kommissionen (2024): *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels*.

<sup>10</sup> International e-fuels observatory, 2025 edition, og oplysninger baseret på høring af eksperter. Project Frontrunner i Texas er under opførelse (eSAF), og flere projekter med e-methanol har afsluttet FID-fasen i Kina eller er under opførelse. <https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/international-e-fuels-observatory-2025-edition>.

<sup>11</sup> [https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector\\_da](https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_da).

## 2. FASTLÆGGELSE AF TILTAGENE FOR LUFFART OG VANDTRANSPORT

### 2.1 Markedsudfordringer

*Mål i henhold til ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen*

En vedvarende opskalering af de nuværende markedsvolumener, herunder for e-brændstoffer, er nødvendig for at nå disse mål, hvilket er afgørende for Europas konkurrenceevne og globale førerposition.

I henhold til **ReFuelEU Aviation-forordningen** skal andelen af bæredygtige flybrændstoffer (SAF), der leveres i lufthavne i EU, øges fra 2 % (svarende til ca. 0,9 mio. ton SAF eller 0,92 Mtoe) i 2025 til 6 % i 2030, til 20 % i 2035 og derefter til 70 % (32,5 mio. ton eller 33,4 Mtoe) senest i 2050. Den krævede minimumsandel for eSAF starter på 1,2 % i 2030, stiger til 5 % (2,2-2,3 mio. ton eSAF eller 2,26-2,36 Mtoe) i 2035 og øges til 35 % (16,25 mio. ton eller 16,7 Mtoe) i 2050.

Under **FuelEU Maritime-forordningen** er målet for reduktion af drivhusgasemissionsintensiteten for 2035 14,5 %, men det når op på 80 % i 2050. Bæredygtige skibsbrændstoffer (SMF) vil spille en væsentlig rolle i opfyldelsen af målene i FuelEU Maritime-forordningen (den anslåede mængde er ca. 11,3 Mtoe SMF for 2035)<sup>12</sup>. Hvis andelen af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO)<sup>13</sup> (eSMF), i 2031 er mindre end 1 %, gælder der fra den 1. januar 2034 en obligatorisk kvote på 2 % RFNBO (svarende til 0,56 Mt eSMF). Elektricitet fra landbaseret strømforsyning forventes at tegne sig for omkring 1,4 % af det samlede energiforbrug på skibe i 2035.

#### *Nuværende markedsforhold*

Mange vedvarende eller kulstoffattige brændstofteknologier har i øjeblikket en lav markedsmodenhed. Med hensyn til flybrændstoffer er hydrogenerede estere og fedtsyrer (HEFA) i øjeblikket den mest udbredte metode til produktion af bæredygtige flybrændstoffer. Mange andre teknologier er på pilot- eller demonstrationsstadiet<sup>14</sup>. For det maritime område anvendes teknologier baseret på fedtsyremethylestere (FAME) i vid udstrækning på grund af deres samlede miljømæssige fordele ud fra en well-to-wake-tilgang, når de blandes med marinolie og gasolie. Biomethan er også en moden teknologi. Med hensyn til e-brændstoffer er disse ikke tilgængelige i kommerciel skala i nogen af transportformerne.

Den største hindring for at opskalere markedet er **den betydelige prisforskel mellem vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og konventionelle brændstoffer**. Efterspørgslen efter kulstoffattige og vedvarende brændstoffer halter bagefter, fordi brugen af disse brændstoffer medfører væsentligt højere driftsomkostninger for luftfartsselskaber og rederier. **Prisforskellen i dag ligger mellem to og ti gange**<sup>15</sup>. Omkostningerne forventes at falde i de kommende år, delvist på grund af stordriftsfordele og nye produktionsteknologier. Dog får usikkerhed om forventede priser og indtægter investorerne til at tøve. Dette gælder især for eSAF

<sup>12</sup> SMF kan fremstilles af forskellige kilder, herunder biobaserede råprodukter og fossilt affald, eller af vedvarende og kulstoffattig energi (eSM). Sektoren forventes at efterspørge 6,4 mio. ton SMF og 4,6 mio. ton eSMF for at opfylde 2035-målene under FuelEU Maritime-forordningen (se SWD/2024/63 final).

<sup>13</sup> I henhold til definitionen i direktivet om vedvarende energi.

<sup>14</sup> Sådanne teknologier omfatter forgasning plus Fischer-Tropsch (FT) og Alcohol to Jet (AtJ).

<sup>15</sup> EASA 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*, hvor e-brændstoffer er den dyreste løsning.

og eSMF, hvor høje kapitalomkostninger samt høje pris- og indtægtsrisici i øjeblikket underminerer forretningsgrundlaget. Mere end 40 projekter vedrørende produktion af e-brændstoffer er på planlægningsstadiet i EU. Indtil videre er der imidlertid ikke nogen, der har været i stand til at træffe en endelig investeringsbeslutning. **Forskellige behov for kontraktindgåelse udgør en hindring for, at markedet kan tage fart.** Brændstofproducenter sigter mod langsigtede brændstofaftagningsaftaler for at afskrive dyre investeringer, mens operatørerne er vant til kortsigtede forsyningskontrakter, som sikrer større fleksibilitet med hensyn til brændstofpriser på de konkurrenceprægede globale markeder. Modviljen mod at investere styrkes yderligere af **usikkerhed med hensyn til tilgængelige biologiske og ikkebiologiske råprodukter og deres overordnede adgangsbetlinger.**

### *Begrænsninger for biologiske råprodukter*

Den **begrænsede tilgængelighed af bæredygtige råprodukter og konkurrerende efterspørgsel fra andre sektorer** begrænser **potentialet for anvendelse af biobrændstoffer i det samlede transportbrændstofmiks<sup>16</sup>.**

### *Biobrændstoffers potentiale*

Den maksimale indenlandske forsyning af bæredygtige råprodukter til bioenergi i EU<sup>17</sup> anslås at være på 160 Mtoe i 2030 og 207 Mtoe i 2050<sup>18</sup>. Den forventede endelige efterspørgsel efter bioenergi i alle sektorer undtagen transport anslås til 114 Mtoe i 2030, hvilket efterlader 46 Mtoe i 2030 til transportsektoren. Dette er en lille brøkdel af det samlede energiforbrug i transportsektoren på nuværende tidspunkt, som når op på 355 Mtoe, men det vil være tilstrækkeligt til at opfylde de nuværende mål for 2030, der er fastsat i ReFuelEU Aviation-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen.

På længere sigt er det tilgængelige potentiale for bæredygtig bioenergi imidlertid begrænset, og den forventede forsyning vil være tilstrækkelig til at opfylde den forventede andel af bio-SAF/bioSMF i målene for luftfarts- og søfartssektorerne, hvilket kun efterlader begrænset plads til yderligere anvendelser. Undersøgelser peger på en forventet efterspørgsel efter bioenergi fra andre sektorer på 170 Mtoe i 2050, hvilket kun vil resultere i 37 Mtoe til transport. Dette udbud skal sammenlignes med en forventet samlet energiefterspørgsel til luftfarts- og søtransport på omkring 90-100 Mtoe i 2050<sup>19</sup>, hvilket understreger relevansen af eSAF og eSMF. For nylig er undersøgelser nået frem til et mere positivt syn på tilgængeligheden af råprodukter og potentialet for avancerede biobrændstoffer<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> For sø- og luftfartstransport kan der mere specifikt kun anvendes råprodukter til at mindske risikoen for ændringer i fødevare- og arealanvendelse ved at udelukke f.eks. fødevare- og foderbiomasse. Derudover kan faktorer som f.eks. klimaændringer yderligere forstyrre og begrænse tilgængeligheden af biomasse. SWD/2024/63 2040.

<sup>17</sup> Råprodukter omfatter fødevareafgrøder, lignocelluloseafgrøder, landbrugsrester, kernetræ fra skove, skovrester, affald samt papir- og papirmasserester.

<sup>18</sup> Efterspørgslen inden for luftfart og søfart anslås til 45-50 Mtoe for hver sektor i 2050.

<sup>19</sup> Europa-Kommissionen: Generaldirektoratet for Forskning og Innovation og BEST, *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels*, bilag 3, *Report on Task 3*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/858956>. Undersøgelsen er baseret på forskellige antagelser vedrørende tilgængeligheden af råprodukter, lovgivningsmæssige rammer osv. Den nuværende kapacitet ligger imidlertid på ca. 2 Mtoe/år, med en planlagt produktion på op til 5-6 Mtoe/år.

I betragtning af den nuværende produktionskapacitet på 2 Mtoe er det derfor vigtigt, at der mobiliseres yderligere bæredygtige råprodukter, og at der vedtages en tostrengt investeringsstrategi, som for det første støtter innovativ forarbejdning af yderligere avancerede og affaldsbaserede råprodukter, som i øjeblikket ikke er kommercielt tilgængelige, og for det andet støtter opbygningen af forsyningskæder for hidtil uudnyttede råprodukter, samtidig med at ressourceeffektiviteten og cirkulariteten af indenlandske restprodukter forbedres. Denne omstilling skal sikre, at produktionen af vedvarende brændstoffer gør fuld brug af bæredygtige restprodukter, biprodukter og affaldsstrømme, samtidig med at miljøbeskyttelsesforanstaltninger og vandressourcer respekteres. Biomasse bør anvendes på måder, der maksimerer de langsigtede økonomiske og miljømæssige fordele, og som støtter modstandsdygtige biobaserede værdikæder og kulstofdræn i arealanvendelsessektoren.

Transportsektoren vil være med i konkurrencen om anvendelsen af biomasse. Med hensyn til sø- og luftfartstransport kan der mere specifikt kun anvendes råprodukter til at mindske risici i forbindelse med fødevarer sikkerhed og ændringer i arealanvendelsen ved at udelukke f.eks. fødevarer- og foderbiomasse. Samtidig er bæredygtige råprodukter til avanceret produktion af biobrændstoffer, f.eks. lignocelluloserester fra landbruget, restprodukter fra landbrugsfødevarer, gødningsrester og affald, i øjeblikket underudnyttede og kan opskaleres. Desuden bør der lægges vægt på synergier på tværs af sektorer og transportformer, hvilket også vil bidrage til at øge mængden og reducere prisen<sup>21</sup>. Hvis man finder frem til produktionsinput, der ikke anvendes af andre sektorer, vil det bidrage til at begrænse omkostningerne og prisudsvingene, og dette vil sikre, at andre sektorer ikke presses til at anvende ikkebæredygtig biomasse. Korrekt håndtering af råprodukter, bæredygtighedsverificering og sporbarhed i hele værdikæden er afgørende for at sikre nettoemissionsreduktioner og undgå svig<sup>22</sup>.

For hurtigt at opskalere bæredygtige brændstoffer, især til søfarts- og luftfartssektorerne, er det vigtigt at kortlægge og håndtere de udfordringer og risici, der findes i hele forsyningskæden, samt at undersøge integrerede tilgange fra bæredygtig indvinding af biomasse til produktion og anvendelse af avancerede biobrændstoffer i EU. EU's bioøkonomiske strategi vil undersøge, hvordan man kan fremme sammenhængende, cirkulære og bæredygtige værdikæder i hele Europa.

---

<sup>21</sup> Bioraffinaderier kan bruges til at forarbejde og omdanne biomasse til en lang række værdifulde produkter, herunder biobrændstoffer, biokemikalier og biomaterialer, samt til varme- og elproduktion. Produktionen af avancerede biologiske bæredygtige flybrændstoffer (bio-SAF) skaber et biproduktmarked for grøn diesel (til lastbiler, til den ikke-elektrificerede del af jernbanen, til fiskerfartøjer, indre vandveje, terrængående maskiner osv.) og nafta (til skibe eller som blandingskomponent i vejtransport).

<sup>22</sup> Kommissionen har modtaget nogle indberetninger om påstået svig vedrørende importerede biobrændstoffer, der angiveligt svigagtigt er blevet klassificeret som avancerede biobrændstoffer fremstillet af brugt madolie. Selv om disse påstande ikke kunne verificeres af Kommissionen, fremhæver de vigtigheden af at styrke beskyttelsen mod svig på markedet for biobrændstoffer.

Produktionen af eSAF og eSMF er afhængig af tilgængeligheden af vedvarende brint og kulddioxid<sup>23</sup>. Der er i øjeblikket relativt få steder i EU, hvor det er økonomisk fordelagtigt at producere vedvarende brint. Opskalering af produktionen af e-brændstoffer begrænses af tilgængeligheden af, omkostningerne ved og modenheden af vedvarende brint, relevante kulstof- og CO<sub>2</sub>-opsamlingsteknologier samt energiintensiteten ved produktionen af ren brint. Konverteringsteknologier til produktion af e-brændstoffer er stadig på pilotstadiet, og der findes endnu ingen produktionsanlæg med både råproduktforsyning i stor skala og teknologisk modenhed. For at sænke de meget høje omkostninger ved e-brændstoffer er det afgørende, at omkostningerne til elektricitet, vedvarende brint og biogen eller direkte luftindfanget kulddioxid sænkes.

## 2.2 Køreplan for energiomstillingen i luftfarten

Den kommercielle luftfart tegner sig for ca. 123 mio. ton CO<sub>2</sub>, eller 13,1 % af EU's CO<sub>2</sub>-emissioner fra transport. I 2024 var kun 0,6 % af alt jetbrændstof, der blev påfyldt i EU's lufthavne, bæredygtige flybrændstoffer, hvilket førte til besparelser i drivhusgasemissionerne på 714 kt CO<sub>2</sub><sup>24</sup>.

Den tydelige køreplan og forudsigelighed, som den lovgivningsmæssige ramme sikrer, er afgørende for at opskalere produktionen og anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer (SAF) i hele EU. Markederne har reageret positivt på disse mål, da de skaber forudsigelighed og stabilitet for langsigtede investeringer: Ifølge EASA<sup>25</sup> **er industrien godt på vej til at opfylde det overordnede mål for bio-SAF på 4,8 % i 2030** (hovedsagelig HEFA-baserede bæredygtige flybrændstoffer)<sup>26</sup>. Produktionskapaciteten for bæredygtige flybrændstoffer forventes at stige til omkring 3,6 mio. ton i 2030 ifølge EASA's realistiske scenarie<sup>27</sup>. Dog **forbliver opfyldelsen af delmålet for eSAF (1,2 %) i 2030 usikker**. Efter 2030 stiger alle ReFuelEU Aviation-forordningens mål skarpt. På nuværende tidspunkt **er de tilgængelige og forventede mængder af bio-SAF og især eSAF ikke tilstrækkelige til at opfylde ReFuelEU Aviation-forordningens mål for perioden efter 2030**. Derfor skal produktionskapaciteten udvides – især for eSAF, da disse brændstoffer forventes at spille en væsentlig rolle i dekarboniseringen af luftfarten på grund af deres store skaleringspotentiale og høje klimamæssige merværdi.

---

<sup>23</sup> I henhold til den gældende forordning vil anvendelsen af CO<sub>2</sub> fra fossile kilder til produktion af e-brændstoffer ikke gøre det muligt for de pågældende brændstoffer at opfylde kravet om emissionsbesparelser på 70 % efter 2041.

<sup>24</sup> EASA, 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*.

<sup>25</sup> EASA, 2025, *European Aviation Environmental Report*, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA\\_EAER\\_2025\\_Book\\_v5.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf).

<sup>26</sup> På baggrund af ekspertfeedback anslår Kommissionen, at den nuværende årlige produktionskapacitet for bæredygtige flybrændstoffer i EU er på lige over 1 mio. ton (Mt). Næsten hele denne produktion af bæredygtige flybrændstoffer er HEFA og omfatter ikke samforarbejdningsproduktion, hvor der anvendes bæredygtige råprodukter i anlæg til fossile brændstoffer, for hvilke der ikke foreligger tilstrækkeligt pålidelige oplysninger.

<sup>27</sup> EASA, 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*.

### *Investeringsbehov*

For 2035 er målet for bæredygtige flybrændstoffer fastsat til 20 % i ReFuelEU Aviation-forordningen, heraf skal 5 % være eSAF. Det vurderes, at dette kræver en investering på mellem 56,93 mia. EUR og 66,75 mia. EUR<sup>28</sup>.

For 2050 er målet for bæredygtige flybrændstoffer fastsat til 70 % i ReFuelEU Aviation-forordningen, heraf skal 35 % være eSAF. Det vurderes, at dette kræver en investering på mellem 267,9 mia. EUR og 376,2 mia. EUR<sup>29</sup>.

## **2.3 Køreplan for energiomstillingen i vandtransporten**

Vandtransport tegner sig for næsten 13,3 % af EU's samlede CO<sub>2</sub>-udledninger fra transport<sup>30</sup>, idet 94 %<sup>31</sup> af de brændstoffer, der anvendes i sektoren, er konventionelle flydende olieprodukter.

I FuelEU Maritime-forordningen fastlægges der en klar køreplan for dekarboniseringen af søfartssektoren. Denne lovgivningsmæssige ramme har udløst en øget interesse for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, som det er bemærket i forbindelse med alliancen for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer (RLCF-alliancen), der omfatter syntetiske brændstoffer, samtidig med at der tilskyndes til anvendelse af direkte elektrificering i de begrænsede tilfælde, hvor det er muligt<sup>32</sup>. **Vandtransportsektoren skal gøre brug af forskellige teknologier (herunder vindassisteret fremdrift) og en bred vifte af bæredygtige skibsbrændstoffer (SMF), herunder LNG som overgangsbrændstof.** LNG kan – med effektive teknologier til at begrænse methanudslip – også reducere drivhusgasemissionerne.

Kystskibe, der opererer i små og mellemstore havne, kan anvende elektrisk/hybrid fremdrift ledsaget af biodiesel og i fremtiden e-diesel, mens oceangående skibe snarere vil anvende methan (LNG, biomethan og i fremtiden e-methan). Nogle skibe, der opererer i de største knudepunkter, forventes at skifte til biodiesel eller e-methanol og også til ammoniak på længere sigt. Desuden er skibsfartssektoren forskelligartet, og mange SMV'er udgør dens ryggrad med forskellige aktiviteter og forskellige behov for brændstoffer. En strategi skal tage højde for kendetegnene ved alle skibsfartssegmenter.

<sup>28</sup> Kommissionen beregner skøn på grundlag af de aktuelt annoncerede priser for CAPEX-omkostningerne til produktion af biobaserede brændstoffer (ca. 3 mia. EUR/Mt) og e-brændstoffer (ca. 20 mia. EUR/Mt). I Kommissionens interne beregninger blev der taget hensyn til udviklingen i teknologiens modenhed, efterhånden som SAF-teknologier når højere TRL-niveauer (8-9), faldet i CAPEX for de mere modne teknologier og væksten i luftfartssektoren baseret på Eurocontrols seneste data. Virkningen af stordriftsfordele blev taget i betragtning.

<sup>29</sup> Svarende til årlige investeringer på 1,27-2,04 mia. EUR for bio-SAF og 9,45-13,00 mia. EUR for eSAF.

<sup>30</sup> *EU transport in figures: Statistical pocketbook 2025*. Data fra 2023, inkl. internationale bunkers, <https://op.europa.eu/s/Aac0>.

<sup>31</sup> EMSA, *EMTER 2025 Report*.

<sup>32</sup> Landbaseret strømforsyning og for visse begrænsede anvendelser i skibsfarten på nuværende tidspunkt.

Der er imidlertid en risiko for, at de nuværende markedsinvesteringer ikke vil være tilstrækkelige til at støtte produktionen af de anslåede 11,3 Mtoe SMF, som forventes at være nødvendige i 2035 i henhold til FuelEU Maritime-forordningen. De begrænsninger, der påvirker de europæiske råprodukter til biobrændstoffer, og FuelEU Maritime-forordningens mål på 2 % for eSMF kræver en hurtig opskalering af eSMF.

I lighed med søfartssektoren overvejes en bred vifte af mulige alternativer til fossile brændstoffer **for indre vandveje, mindre nærskibsfart og fiskerfartøjer** samt for fritidsfartøjer<sup>33</sup>. Sektoren for indre vandveje og fritidsfartøjer oplever en lav fornyelsestakt for fartøjer (kun 15-20 % fornyelse af flåden inden 2050). Uden bindende mål vil mindst 90 % af fartøjerne stadig anvende diesel (en relativt lav mængde, der i øjeblikket anslås til 1,7 mio. ton), som eventuelt gradvist erstattes af vedvarende drop-in-brændstoffer. Dette gælder også for **fiskerisektoren**<sup>34</sup>

#### *Investeringsbehov*

**Inden 2035** skal drivhusgasemissionsintensiteten reduceres med 14,5 % i henhold til FuelEU Maritime-forordningen. Sektoren har en bred vifte af mulige alternativer (forskellige brændstofteknologier samt forskellige muligheder for opblanding med konventionelle brændstoffer til eksisterende og nye drivlinjer), men det anslås, at den inducerede **produktion af bio-SMF og eSMF vil kræve investeringer<sup>35</sup> på mellem 34,7 mia. EUR og 46,7 mia. EUR inden 2035<sup>36</sup>.**

Dekarbonisering af sektorerne for indre vandveje og fiskeri vil kræve omkring **yderligere 3,1 mio. ton**, hvilket bringer det samlede behov op på **i alt 23,1 mio. ton inden 2035.**

### **3. FORANSTALTNINGER TIL FREMME AF INVESTERINGER**

For luftfart og vandtransport tilsammen vil der være behov for omkring 20 mio. ton vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i 2035. For at opfylde kravene er der behov for investeringer på

<sup>33</sup> Disse omfatter hydrogenerede vegetabiliske olier (HVO), flydende biomethan (LBM), grøn methanol eller grøn brint i kombination med brændselsceller, forbrændingsmotorer og grøn elektricitet i kombination med batterier.

<sup>34</sup> Fiskerisektoren forbrugte over 1,60 mia. l marinediesel i 2022 (ca. 1,4 Mtoe) og udledte 4,2 mio. ton CO<sub>2</sub>. Investeringerne er begrænsede i en sektor, hvor flåden har en gennemsnitsalder på 36,5 år, bliver stadig mindre, har minimale fornyelsesrater (mindre end 1 %) og er præget af teknologisk usikkerhed. De unikke krav til fiskerfartøjer og sektorens lille markedsstørrelse afskrækker også investorer. Det samme gælder for akvakultursektoren. Der er planlagt en køreplan for energiomstilling inden for fiskeri og akvakultur i 2026.

<sup>35</sup> Dette interval skyldes, at det er vanskeligt at anslå investeringerne i betragtning af den brede vifte af tilgængelige brændstofteknologier og blandingsmuligheder, der kan anvendes af eksisterende og nye drivlinjer/fremdriftssystemer og infrastruktur.

<sup>36</sup> *2040 Climate targets Impact Assessment*. Investeringsbehovene for søtransport beregnes ud fra den antagelse, at alle brændstoffer vil være fremstillet i EU. Inden for FuelEU Maritime-forordningens anvendelsesområde vil der samlet være behov for 28 mio. ton brændstoffer. Beregningerne tog udgangspunkt i, at PRIMES-prognosen er nødvendig senest i 2035, realistiske investeringsbehov for avancerede brændstoffer og eSMF, en andel af elektricitet på 1,4 % for at nå FuelEU Maritime-forordningens mål for reduktion af drivhusgasemissioner samt opfyldelse af sunrise-klausulen for RFNBO-målet (2 %).

omkring 100 mia. EUR<sup>37</sup> senest i 2035<sup>38</sup>, hvoraf hovedparten skal komme fra den private sektor. **Der er behov for offentlig støtte på både europæisk og nationalt plan for at bidrage til at reducere risikoen ved de massive private investeringer, der er nødvendige** for at opføre store anlæg til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. EU's politikker skal være afstemte og målrettes bedre. Denne plan fokuserer på foranstaltninger på kort og mellemlang sigt, der skal bidrage til at sætte gang i de første investeringer.

EU har en bred vifte af **EU-finansieringsprogrammer og -instrumenter** til rådighed<sup>39</sup>. Disse programmer har – sammen med finansiering fra medlemsstaterne – allerede støttet omstillingen til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, men har indtil videre kun haft begrænset markedsindvirkning. Projekter mislykkes alt for ofte med at komme videre end demonstrationsfasen, og teknologier skaleres ikke op til fuld industriel og kommerciel udbredelse.

**Denne plan forventes at mobilisere mindst 2,9 mia. EUR frem til udgangen af 2027**, idet der navnlig gøres brug af InvestEU, Innovationsfonden og Horisont Europa. Den vil blive gennemført i partnerskab med medlemsstaterne og ved at udløse og aktivere markedsstøtte fra Den Europæiske Investeringsbank-Gruppen (EIB-Gruppen) og andre finansielle institutioner.

Den næste flerårige finansielle ramme, og navnlig Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne, understreger betydningen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. De forventede nationale og regionale partnerskabsplaner ventes også at støtte dette område. For at sikre en stærk markedsvækst på længere sigt vil det være afgørende, at der etableres en ny markedsformidlermekanisme, der kan lette kortsigtede (slutbruger-) og langsigtede (brændstofproducent-) kontrakter, sikre prisstabilitet og reducere risici gennem dobbeltsidede auktioner.

### 3.1 Foranstaltninger til mobilisering af EU's investeringsstøtte på kort sigt

#### *Innovationsfonden*

Indtil nu har **Innovationsfonden** støttet 39 projekter med fokus på produktion af innovative bæredygtige brændstoffer, herunder methanol, ammoniak og brint, med i alt 2,1 mia. EUR. Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med projektudviklere og industrien, også inden for RLCF-alliancen, for at bidrage til at fremme en stærkere projektpipeline.

Siden 2020 har Innovationsfonden støttet SAF-projekter med 286 mio. EUR. Som led i den seneste samlede innovationsindkaldelse tildeler Kommissionen i denne uge **153 mio. EUR til fire eSAF-projekter** og **293 mio. EUR til fem SMF-projekter**. Disse projekter vil bidrage til at udvikle den hårdt tiltrængte første generation af eSAF-/[e]SMF-projekter i EU og styrke Europas industrielle produktionskapacitet. Derudover vil 11 flybrændstofprojekter og 16

---

<sup>37</sup> Kommissionens skøn viser en fordeling på 57-67 mia. EUR til luftfart og 35-47 mia. EUR til søtransport.

<sup>38</sup> Uden at medregne de investeringer, der kræves til skibe, luftfartøjer og den relevante infrastruktur.

<sup>39</sup> Herunder EU's ETS-Innovationsfond, InvestEU, Horisont Europa (herunder støtte til Det Europæiske Innovationsråd), Connecting Europe-faciliteten, finansiering under samhørighedspolitikken's fonde samt genopretnings- og resiliensplanerne.

skibsbrændstofprojekter, hvis resultater oversteg Innovationsfondens evalueringstærskler, blive tildelt STEP-mærket<sup>40</sup>. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og finansieringsinstitutionerne til at overveje at yde støtte til disse projekter af høj kvalitet, herunder i forbindelse med midtvejsevalueringen af samhørighedspolitikken eller gennem anvendelse af nationale indtægter fra emissionshandelsordningen (ETS) til klimaformål.

På grundlag af disse resultater vil Kommissionen **i begyndelsen af december 2025 åbne endnu en auktion i Den Europæiske Brintbank med et særligt budget på 300 mio. EUR vedrørende produktion af brint med aftagere i sø- og luftfartssektoren**. Innovationsfonden vil også fortsat støtte innovative projekter i både sø- og luftfartssektoren, herunder produktion af bæredygtige flybrændstoffer (SAF) og bæredygtige maritime brændstoffer (SMF), via den generelle indkaldelse af forslag, hvor projekter i søfartssektoren vil modtage gunstige betingelser (et bonuspoint) for deres potentiale til at dekarbonisere og mindske klimapåvirkningerne.

I samarbejde med EIB Advisory vil Kommissionen også fokusere på at forbedre den tekniske og finansielle modenhed af banebrydende anlæg til kulstoffattige e-brændstoffer i EU.

### *InvestEU*

Den nylige aftale mellem Rådet og Europa-Parlamentet om at styrke InvestEU-programmet øger EU-garantien med 2,5 mia. EUR og frigør næsten 55 mia. EUR i yderligere offentlige og private investeringer. Dette kan støtte projekter inden for ren teknologi og ren mobilitet, herunder projekter i hele værdikæden fra brændstofproduktion til distribution og anvendelse. Alt i alt forventer Kommissionen at mobilisere investeringer på **ca. 2 mia. EUR til sektoren for bæredygtige alternative brændstoffer i perioden 2026-2027**. InvestEU-gennemførelsespartnerne<sup>41</sup> vil spille en central rolle i indsatsen for at stimulere betydelige investeringer i projekter vedrørende vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfart og luftfart.

### *Den Europæiske Investeringsbank-Gruppe*

Til dato har EIB-Gruppen, herunder gennem støtte fra InvestEU-programmet, ydet mere end 1 mia. EUR til projekter vedrørende anlæg til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer<sup>42</sup>. Denne finansielle støtte til produktionsanlæg suppleres af støtte til det bredere økosystem og teknisk rådgivning fra EIB Advisory. Det er gode indledende skridt, men der skal gøres mere.

Kommissionen har arbejdet intensivt sammen med EIB-Gruppen for at klarlægge udfordringerne ved at støtte innovation og udvikling af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Den vil

---

<sup>40</sup> STEP-mærket er et kvalitetsmærke for fremragende og lovende projekter. Det giver mulighed for øget synlighed og for at udforske muligheder for yderligere finansiering og støttetjenester fra EU samt offentlige og private aktører.

<sup>41</sup> EIB-Gruppen, nationale erhvervsfremmende banker, multilaterale udviklingsbanker og regionale udviklingsbanker.

<sup>42</sup> Et stort biobrændstofprojekt fra MOEVE i Andalusien til en værdi af 1 mia. EUR modtog f.eks. et lån på over 400 mio. EUR fra EIB under InvestEU-mandatet. INERATEC ERA One-anlægget til produktion af e-brændstof, det største af sin art i Europa, har indgået en aftale om et venturelån på 40 mio. EUR med EIB og modtaget et tilskud på 30 mio. EUR fra Breakthrough Energy Catalyst Venture-programmet.

intensivere dette arbejde for at mobilisere yderligere investeringer, herunder gennem EIB-Gruppens **TechEU-program**, som forventes at mobilisere 250 mia. EUR senest i 2027 på områder, der er vigtige for Europas konkurrenceevne, f.eks. ren teknologi. TechEU, der også støttes af InvestEU, vil stille en bred vifte af værktøjer til rådighed for hele værdikæden for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer med det klare formål at øge antallet af projekter på dette område.

Kommissionen vil, herunder gennem RLCF-alliancen, yde større støtte til projektudviklere med det formål at forbedre projekternes modenhed og bankegnethed gennem vidensdeling, identificering af bedste praksis og etablering af kontakter mellem projektudviklere på højt niveau og finansielle institutioner.

### *Horisont Europa*

Som bebudet i aftalen om ren industri vil Kommissionen lancere end flagskibsindkaldelse under Horisont Europa på ca. 600 mio. EUR under arbejdsprogrammet for 2026-2027 til støtte for implementeringsegnede herunder vedrørende vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.

Den næste indkaldelse under Horisont Europa<sup>43</sup> for 2026 vil omfatte et samlet beløb på 63,5 mio. EUR. Der vil blive stillet 33 mio. EUR til rådighed til projekter med fokus på storstilet produktion af avancerede flydende biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og yderligere 8 mio. EUR til projekter, der sikrer værdikæder for avancerede biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse. 22,5 mio. EUR vil gå til støtte af innovative løsninger til energikonvertering og sikkerhed for kulstoffattige og kulstoffrie brændstoffer i søtransporten. Fremspirende løsninger for vedvarende brændstoffer vil også blive støttet. Det kommende arbejdsprogram for Horisont Europa for 2026-2027 bør omfatte emner, der skal etablere interregionale værdikæder for vedvarende brændstofteknologier på tværs af EU samt reducere risici ved vedvarende brændstofteknologier gennem tværnationalt prækommercielt indkøb af industrielle værdikæder for vedvarende brændstoffer. I det kommende nye arbejdsprogram for Horisont Europa for 2026-2027 har Kommissionen til hensigt at fremlægge to flagskibsemner under SET-planen, som dækker bæredygtige alternative brændstoffer, med et anslået beløb på 70 mio. EUR.

### *Det Europæiske Innovationsråd*

Det Europæiske Innovationsråds (EIC's) indkaldelser kan støtte udviklere af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer ved at finansiere forskning i den tidlige fase gennem "EIC Pathfinder" og fremme markedsparathedens gennem "EIC Transition". Desuden kan "EIC Accelerator" og dens "STEP Scale Up-indkaldelse" støtte opskaleringen af virksomheder, der udvikler innovation inden for bæredygtige brændstoffer. I EIC's arbejdsprogram for 2025 stilles der 50 mio. EUR til rådighed til "banebrydende innovationer med henblik på fremtidig mobilitet".

---

<sup>43</sup> Horisont Europa, klynge 5, indkaldelse 02-2026 (WP 2025) (HORIZON-CL5-2026-02).

Under EIC's arbejdsprogram for 2026, der vedtages i dag, vil disse projekter fortsat være støtteberettigede under EIC's Scale Up-indkaldelse på 300 mio. EUR<sup>44</sup>. Kommissionen overvejer også at gentage dette i programmet for 2027<sup>45</sup>, som har et lignende budget, som kan bidrage til at støtte udviklere af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.

### *ETS-støtte til bæredygtige og kulstoffattige brændstoffer*

Under EU's emissionshandelsordning (ETS) er der afsat 20 millioner kvoter til en anslået værdi af 1,6 mia. EUR til luftfartsselskabers anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i perioden 2024-2030<sup>46</sup>. Målet er at tilskynde first movers ved helt eller delvist at dække prisforskellen mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer. Dette mindsker ReFuelEU Aviation-forordningens indvirkning på de europæiske operatørers konkurrenceevne, indtil priserne på bæredygtige flybrændstoffer bliver mere konkurrencedygtige i forhold til fossile brændstoffer. For 2024 beløb støtten sig til ca. 1,3 millioner kvoter til en værdi af ca. 100 mio. EUR og blev ydet til 53 operatører.

I betragtning af en sådan mekanismes potentiale til at slå bro over prisforskellen mellem fossile og vedvarende kulstoffattige brændstoffer vil Kommissionen vurdere muligheden for at forlænge ETS-støtten til bæredygtige flybrændstoffer med hensyn til volumen og varighed for luftfarten og vil undersøge en tilsvarende mekanisme for EU-producerede syntetiske brændstoffer, uden at dette berører forslagene om nye egne indtægter.

### ***Flagskibsforanstaltninger***

*Kommissionen vil:*

- *tildele 446 mio. EUR under Innovationsfondens indkaldelse i 2024 til fire eSAF-projekter og fem skibsbrændstofprojekter*
- *lancere en auktion i Den Europæiske Brintbank (Innovationsfonden) med et vindue på 300 mio. EUR vedrørende projekter med aftagere inden for luftfart og søfart (fjerde kvartal 2025)*
- *mobilisere 2 mia. EUR fra InvestEU til sektoren for bæredygtige alternative brændstoffer (2026-2027)*
- *støtte EIB-Gruppen i indsatsen for at mobilisere yderligere investeringer, herunder gennem TechEU-programmet (2026)*
- *fremlægge et vejledende budget på 133,5 mio. EUR til støtte for forsknings- og innovationsprojekter inden for vedvarende brændstofteknologier og industriel værdi gennem Horisont Europa-indkaldelsen og flagskibsinitiativerne under SET-planen (2026-2027)*
- *overveje at udvide støtten til bæredygtige flybrændstoffer under EU ETS som led i den kommende revision og undersøge tilsvarende støtte eller alternative foranstaltninger for syntetiske brændstoffer produceret i EU (2026).*

<sup>44</sup> Denne indkaldelse har en specifik målsætning om bæredygtige brændstoffer og RFNBO-teknologier.

<sup>45</sup> Udfordringen "Breakthrough innovations for future mobility".

<sup>46</sup> Denne støtte kommer oven i EU ETS-incidentet til at anvende bæredygtige flybrændstoffer, da operatørerne ikke er forpligtet til at returnere kvoter for anvendelsen af disse brændstoffer – en fordel til en værdi af ca. 25 mio. EUR i 2024.

### 3.2 Udvikling af nye instrumenter til at afhjælpe markedssvigt

I forbindelse med høringerne om denne plan har interessenterne entydigt påpeget, at EU er nødt til at overveje **en ny tilgang til at mindske risikoen for markedsinvesteringer ud over de eksisterende værktøjer**, dvs. en tilgang, der tager fat på den grundlæggende årsag til pris- og indtægtsrisici. Konkurrencebaserede udbudsmekanismer som f.eks. dobbeltsidede auktioner anerkendes som et vigtigt instrument i denne henseende<sup>47</sup>.

For at fremskynde den mulige etablering af en dobbeltsidet auktion og afprøve mulige løsninger i praksis på EU-plan vil Kommissionen formelt lancere en "Early Movers Alliance" med interesserede medlemsstater på højt politisk niveau inden årets udgang, samtidig med at den vurderer betingelserne for en EU-dækkende formidlingsmekanisme på mellemlang sigt, som skal understøtte fuld udnyttelse af det indre markeds styrke.

#### *Forståelse af dobbeltsidede auktioner*

Medlemsstaterne har indført mekanismer som f.eks. differencekontrakter og CO<sub>2</sub>-differencekontrakter (CFD eller CCD)<sup>48</sup>, "indtægtssikkerhedsmekanismer" samt dobbeltsidede auktioner<sup>49</sup>. **Dobbeltsidede auktioner bruger en markedsformidler** til at forbinde brændstofproducenter og -købere ved at tilbyde langsigtede kontrakter (f.eks. 10-15 år) med producenter af brændstoffer på den ene side og ved at indgå kortsigtede aftagningsaftaler (f.eks. 1-3 år) med købere af SAF eller SMF på den anden side. De **giver initiativtagerne den indtægtssikkerhed**, der er nødvendig for at sikre finansiering til opførelse af nye produktionsanlæg, samtidig med at de påtager sig de finansielle risici ved refinansiering gennem en række kortfristede aftagningsaftaler.

#### *Early Movers Alliance og pilotprojekt vedrørende en fælles dobbeltsidet auktion*

**Kommissionen vil oprette en taskforce sammen med medlemsstaterne** for at fastlægge en begrebsmæssig ramme for pilotauktionen, der skal være færdiggjort inden udgangen af 2025. Målet er at mobilisere mindst 500 mio. EUR i 2026 til finansiering af flere store projekter gennem **afholdelse af den første fælles dobbeltsidede auktion for eSAF**. Dette kan gennemføres ved hjælp af eksisterende mekanismer, f.eks. H2 Global Foundation<sup>50</sup>.

I denne sammenhæng vil Kommissionen yde yderligere støtte gennem **værktøjet til koordinering af konkurrenceevnen**. **Inden årets udgang vil Kommissionen etablere et pilotprojekt vedrørende produktion af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer** til

<sup>47</sup> Draghirapporten [https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report\\_en#paragraph\\_47059](https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059).

<sup>48</sup> En differencekontrakt mindsker markedsriskoen ved at betale leverandøren forskellen mellem en på forhånd fastsat referencepris, der afspejler konventionelle brændstoffer, og en "strikepris", der fastsættes til den værdi, der er nødvendig for, at den nye teknologi kan være levedygtig. CCD-ordninger er velegnede til sektorer, der er omfattet af ETS.

<sup>49</sup> Disse mekanismer er underlagt Kommissionens statsstøttegodkendelse, når de involverer medlemsstaternes ressourcer. Tyskland og Nederlandene har stillet 600 mio. EUR til rådighed for H2 Global Foundation, som fungerer som mellemlid, med henblik på et fælles udbud om import af vedvarende brint i 2027 gennem dobbeltsidede auktioner.

<sup>50</sup> <https://h2-global.org/>.

søfarts- og luftfartssektorerne med det formål at lette det fælles arbejde om et første fælles dobbeltsidet auktionspilotprojekt på EU-plan og tilvejebringe den nødvendige finansielle støtte.

### *På vej mod en EU-dækkende dobbeltsidet auktion*

På grundlag af pilotprojektet vil Kommissionen i begyndelsen af 2026 iværksætte forberedelser til oprettelse af en EU-dækkende mekanisme for en **EU-dækkende dobbeltsidet auktion vedrørende produktion af SAF og SMF**, uden at dette berører forslagene om den næste FFR og nye egne indtægter.

Dette vil omfatte kortlægning af de bedste muligheder for udformning og forvaltning af EU-markedsformidleren samt metoder til at mobilisere tilstrækkelig finansiering på EU-plan og medlemsstatsplan, herunder eventuelt gennem Innovationsfonden og andre instrumenter. Forslaget til Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne vil muliggøre støtte til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i perioden 2028-2034, herunder gennem tildelingsprocedurer i form af konkurrencebaserede udbud.

Kommissionen vil **yderligere analysere egnede auktionsmodeller**<sup>51</sup>. Med henblik herpå er der i øjeblikket en undersøgelse i gang for at vurdere passende forvaltningsrammer og fastlægge de retlige krav, der ville være nødvendige for at iværksætte sådanne auktioner.

### **3.3 Forbedring af anvendelsen af støtteforanstaltninger på nationalt plan**

Vigtig støtte ydes allerede gennem medlemsstaternes forskellige støtteordninger<sup>52</sup>. Der kan dog opnås yderligere effektivitetsgevinster ved bedre at koordinere og udnytte en sådan støtte.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til fuldt ud at udnytte den fleksibilitet og forenkling, der er indført med de **nye statsstøtteregler**, som ledsager rammebestemmelserne for statsstøtte i forbindelse med aftalen om ren industri<sup>53</sup>. Forenklede forenelighedskrav gælder for statsstøtteordninger, der tilskynder investeringsprojekter, som øger produktionskapaciteten for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt produktionskapaciteten for de anlæg og hovedkomponenter, der er nødvendige for at udrulle de krævede relaterede produktionsteknologier.

Kommissionen opfordrer desuden medlemsstaterne til at sikre, at nationale foranstaltninger vedrørende anvendelsen af methan og blandinger ikke indirekte skaber hindringer for tværnational handel med biomethan og begrænser tilgængeligheden på tværs af grænserne på det

---

<sup>51</sup> Undersøgelse finansieret af Europa-Parlamentet, udbud er tilgængeligt på <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/tender-details/5201c7be-3e33-43f6-b1e7-081412f75e34-CN>.

<sup>52</sup> F.eks. en dansk ordning på 36 mio. EUR (268 mio. DKK) for anvendelse af SAF på indenrigsflyvninger, en fransk pulje på 100 mio. EUR til indenlandsk produktion af SAF, en tysk støtteordning på 300 mio. EUR til indenlandsk eSAF-produktion, en portugisisk støtteordning på op til 40 mio. EUR til produktion af SAF, en nederlandsk ordning på 150 mio. EUR til udvikling af SAF-teknologier og en græsk ordning på 300 mio. EUR til bæredygtige brændstoffer i transport, herunder SAF.

<sup>53</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/3602/oj>.

indre marked<sup>54</sup>. Brugen af **EU-databasen** vil forhindre, at anprisninger medregnes to gange, og vil danne grundlag for et integreret indre marked for biomethan. Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne om at afhjælpe uoverensstemmelser med hensyn til støtteberettigelsen af subsidieret biomethan på tværs af medlemsstaterne for at lette udbredelsen af bæredygtige skibsbrændstoffer (SMF)<sup>55</sup>.

Det fælles europæiske forum for **vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse** vil inden udgangen af november 2025 beslutte, om en potentiel kandidat til et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse inden for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til luftfart og vandtransport skal overvejes<sup>56</sup>. Når kandidatstatus er godkendt, er Kommissionen gennem det nye Design Support Hub parat til at bistå medlemsstaterne i **den tidlige udformning** af en sådan kandidat til et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse.

Subsidier til fossile brændstoffer og beskatningsordninger har en indvirkning på prisforskellen mellem fossile brændstoffer og vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Medlemsstaterne opfordres til at revidere tilskuds- og beskatningsordninger og til at **hurtigst muligt afslutte forhandlingerne om energibeskatningsdirektivet**.

**Genopretnings- og resiliensplaner** under genopretnings- og resiliensfaciliteten spiller en vigtig rolle i den grønne omstilling i alle medlemsstater. Gennemførelsen er i gang, men der er stadig forsinkelser. Som Kommissionen for nylig har bebudet<sup>57</sup>, har medlemsstaterne forskellige muligheder for at sikre, at deres genopretnings- og resiliensplaner gennemføres fuldt ud. Der er stadig et lille vindue for at træffe foranstaltninger, der muliggør flere investeringer i produktionen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, forudsat at de kan afsluttes senest den 31. august 2026, og at medlemsstaterne hurtigst muligt medtager dem i deres reviderede planer.

Medlemsstaterne skal anvende **indtægter fra EU ETS** til at investere i klimaforanstaltninger, som kan omfatte tiltag til dekarbonisering af luftfarts- og søfartssektoren, bl.a. gennem produktion og anvendelse af bæredygtige brændstoffer, forbedring af skibes og luftfartøjers energieffektivitet, investeringer i innovative teknologier og bæredygtig infrastruktur som f.eks. grønne lufthavne og havne. Nogle medlemsstater tildeler sådanne indtægter til luftfarts- og søfartssektoren for at støtte og skabe større forudsigelighed for deres investeringer. Medlemsstaterne opfordres til at anvende en del af de indtægter, de får fra EU ETS, til at investere i dekarbonisering af søfarts- og luftfartssektoren, herunder via vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.

---

<sup>54</sup> Anvendelse af methan og blandinger er en mulig kort- til mellemsigtet løsning til at reducere emissionerne fra EU's energi- og transportsystemer, forudsat at methanemissionerne til atmosfæren kan begrænses.

<sup>55</sup> Medlemsstaterne anvender forskellige typer tilskud i forbindelse med biomethan. Nogle ordninger giver producenter mulighed for at drage fordel af mere end ét tilskud, potentielt fra forskellige medlemsstater, hvilket kan fordreje konkurrencen. Disse forskelle fører til inkonsekvente støtteberettigelsesregler og certificering/oprindelsesgarantier samt ulige risikoprofiler for investorer, hvilket påvirker udbredelsen af biomethan.

<sup>56</sup> Beslutningen om at indlede fasen for udpegning af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse skal komme fra medlemsstaterne og godkendes af Kommissionen i henhold til statsstøttereglerne.

<sup>57</sup> COM(2025) 310 final.

## **Flagskibsforanstaltninger**

*Kommissionen vil:*

- *samarbejde med medlemsstaterne om at etablere en fælles dobbeltsidet pilotauktion for eSAF-produktion i EU til en værdi af 500 mio. EUR (2025-26)*
- *under værktøjet til koordinering af konkurrenceevnen igangsætte et pilotprojekt om produktion af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfarts- og luftfartssektoren (2026)*
- *arbejde hen imod at udpege et potentielt vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse om bæredygtige flybrændstoffer og syntetiske brændstoffer til luftfart (2026)*
- *vurdere muligheden for at etablere en EU-dækkende tilgang til dobbeltsidede auktioner vedrørende produktion af SAF og SMF (2025-27)*
- *opfordre medlemsstaterne til at afsætte tilstrækkelige ETS-indtægter til søfarts- og luftfartssektorerne, herunder til produktion af bæredygtige og kulstoffattige brændstoffer.*

### **3.4 Sikring af gode rammebetingelser for markedsinvesteringer**

For at det indre marked kan fungere effektivt, skal alle lovgivningsmæssige bestemmelser gennemføres og omsættes hurtigt, korrekt og konsekvent. Dette vedrører navnlig forholdet mellem direktivet om vedvarende energi og ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningerne.

Kommissionen minder om, at ReFuelEU Aviation-forordningen fastsætter harmoniserede forsyningskrav for SAF og eSAF på det indre marked i EU for at bevare lige vilkår for det indre marked for lufttransport. Situationen er dog anderledes for søtransport, som endnu ikke er underlagt specifikke forsyningsmål i EU, som følge af den forskelligartede driftsprofil i sektoren. I henhold til direktivet om vedvarende energi skal medlemsstaterne imidlertid i forvejen inddrage leverandører af skibsbrændstoffer i mekanismerne til fremme af anvendelsen af vedvarende energi i transportsektoren. Kommissionen vil fortsat samarbejde med medlemsstaterne om at tilskynde til levering af SMF for at bidrage til at opfylde målene i direktivet om vedvarende energi og målene i FuelEU Maritime-forordningen og samtidig undgå markedsforvridninger. Fremme af tilgængeligheden af SMF i EU's havne vil få særlig opmærksomhed i forberedelsen af den kommende energiunionspakke eller rammen for vedvarende energi, der skal fremlægges i 2026<sup>58</sup>, og vil blive taget i betragtning i trepartskontrakten om biomethan, som annonceret i Kommissionens køreplan for udfasning af den resterende energiimport fra Rusland.

Kommissionen vil også vurdere, hvordan udfordringerne ved luftfartsoperatørers vanskeligheder med at indhente oplysninger og dokumentation om priser, mængder og placeringer af leveret SAF samt med at få adgang til brændstoffistributionsinfrastrukturen i lufthavne med henblik på selvforsyning kan håndteres. Luftfartsselskaber opfordres til at tilslutte sig Flight Emissions

---

<sup>58</sup> Denne ramme vil omfatte lovgivningsforslag i 2026 om oprettelse af rammen for energieffektivitet og rammen for vedvarende energi.

Label, som informerer passagererne om luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-aftryk, hvilket afspejler anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer og flådemodernisering.

På grundlag af erfaringerne med at afbøde de finansielle risici i forbindelse med vind- og solenergiprojekter<sup>59</sup> vil Kommissionen undersøge, hvordan elkøbsaftaler kan udvides til produktion af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, når disse markeder er mere udviklede. Med afsæt i erfaringerne med offshorevind og elnet vil Kommissionen også fremme oprettelsen af en trepartskontrakt for SAF og SMF til lagring samt for biomethan gennem RLCF-alliancen.

I betragtning af de forskellige SMF-typer og operatørernes forskellige energiomstillingsstrategier vil det ikke være økonomisk muligt at sikre tilgængeligheden af alle brændstoffer i alle havne. På samme måde kan det, i betragtning af de små mængder eSAF og avancerede biobrændstoffer, der skal produceres i de kommende år, være en udfordring at sikre forsyningen til alle lufthavne i hele EU på kort sigt. Kommissionen vil vurdere gennemførligheden af og mulighederne for at udforme mulige mekanismer, der anvender omsættelige certifikater for SAF og SMF, samt evaluere tidsafgrænsede book and claim-muligheder. Et sådant system bør tage hensyn til de eksisterende bæredygtighedscertificeringssystemer<sup>60</sup>.

Endelig vil Kommissionen også iværksætte en undersøgelse i 2026 for at vurdere spørgsmålet om dekarbonisering i sektoren for indre vandveje og identificere mulige lovgivningsmæssige ændringer, der kan bidrage til udbredelsen af alternative brændstoffer.

### **3.5 Foranstaltninger til forenkling af gennemførelsen af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer**

Erfaringerne fra de tidlige faser af gennemførelsen af ReFuelEU Aviation-forordningen har vist, at investeringer i ny SAF-kapacitet kan fremmes yderligere ved at styrke markedsgennemsigtigheden og mindske den administrative byrde. Med henblik herpå vil Kommissionen vurdere, **hvordan de forpligtelser, der påhviler flybrændstofleverandører, kan præciseres**, herunder omgående udlevering af dokumentation for bæredygtige flybrændstoffer til luftfartsoperatører, sikring af sporbarheden af SAF-mængder og bæredygtighedscertifikater indtil det endelige forbrug hos luftfartsoperatørerne samt tilslutning af EU-databasen til EASA's bæredygtighedsportal, så data i EU-databasen kan anvendes.

Kommissionen vil også overveje mulighederne for **forenkling og yderligere digitalisering af rapporteringskravene**<sup>61</sup>, herunder de krav, der følger af forpligtelserne til at indføre foranstaltninger mod tankering. Kommissionen planlægger også at styrke reglerne om bæredygtighedscertificering yderligere samt at håndhæve **obligatorisk brug af EU-databasen** til at dække råprodukter. Det er nødvendigt at udvide og opskalere EU-databasen for at

---

<sup>59</sup> F.eks. samarbejde mellem Kommissionen og EIB i et pilotprojekt med et vejledende beløb på 500 mio. EUR.

<sup>60</sup> Certificering i henhold til direktivet om vedvarende energi og behovet for sporbarhed af brændstoffer indtil det endelige forbrug via EU-databasen.

<sup>61</sup> Med det formål at have ét dataindtastningspunkt for alle indberetningsforpligtelser.

muliggøre fuld sporbarhed af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer helt frem til slutanvendelsen gennem EASA's bæredygtighedsportal<sup>62</sup>.

På søfartsområdet vil Kommissionen på grundlag af erfaringerne fra de første rapporteringsperioder vurdere muligheden for at **forenkle overvågningen og verifikationen af anvendelsen af skibsbrændstoffer**. Kommissionen vil undersøge muligheden for at udvikle en fælles overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme for maritim dekarbonisering, der skal tjene både ETS Maritime og FuelEU, med et betydeligt potentiale for at reducere de administrative byrder for rederier, verifikatorer og medlemsstater<sup>63</sup>. Dette vil blive taget i betragtning i den kommende revision af EU ETS, overvågnings-, rapporterings- og verifikationsrammen og FuelEU Maritime-forordningen. Den fremtidige EU-havnestrategi, der skal vedtages i andet kvartal 2026, vil støtte havnene i indsatsen for at opfylde deres roller i energiomstillingen og som energiknudepunkter. EU's strategi for den maritime industri, der skal vedtages sammen med havnestrategien, vil styrke Europas maritime produktions- og teknologigrundlag, især inden for nye teknologier, der er drevet af øget anvendelse af bæredygtige brændstoffer. I overensstemmelse med de eksisterende retlige forpligtelser vil EU ETS og FuelEU Maritime-forordningen også blive revideret. Vedtagelsen af globale foranstaltninger i IMO vil blive taget i betragtning.

Kommissionen vil snart fremsætte forslag til en **retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering** med foranstaltninger, der støtter dekarboniseringen af energiintensive industrier, herunder raffinaderier, som producerer vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Brint, der leveres til nulemissionsfly, kan medregnes i eSAF-målene. Kommissionen vil støtte operationaliseringen af EU's SAF-clearingcenter, som bringer nye SAF-teknologier på markedet, og vil oprette et samarbejdsnetværk af regionale ekspertisecentre<sup>64</sup>, der supplerer alliancen for nulemissionsluftfart.

Det er afgørende, at der sikres yderligere kapacitet til produktion af elektricitet fra vedvarende energikilder, som er dedikeret til brint, og at omkostningerne herved reduceres for at gøre e-brændstoffer mere konkurrencedygtige. Kommissionen vil yderligere vurdere, hvordan adgangen til råprodukter kan lettes i forbindelse med brintrammens effektivitet. Det er også vigtigt at give producenter af e-brændstoffer sikkerhed for, at det vedvarende brændstof af ikkebiologisk oprindelse, de anvender, er fremtidssikret med hensyn til at kunne medregnes i målene. Kommissionen vil overveje kriterier til at beskytte eksisterende investeringer, hvis fremtidige revisioner af de lovgivningsmæssige rammer fører til ændringer i de relevante bestemmelser for produktionsinput.

---

<sup>62</sup> Projektudviklere har også nævnt udfordringer med hensyn til fortolkningen af støtteberettigelsen af visse avancerede bioråprodukter. Med henblik herpå vil Kommissionen give yderligere vejledning i forbindelse med revisionen af gennemførelsesforordning (EU) 2022/996.

<sup>63</sup> Herunder tilpasning af definitioner og elementer af udformningen, f.eks. ansvarlig enhed.

<sup>64</sup> Centrene vil støtte en koordineret udrulning af infrastruktur og tjenester og fremme de lovgivningsmæssige rammer, der muliggør en effektiv drift af nulemissionsfly.

## **Flagskibsforanstaltninger**

*Kommissionen vil:*

- *arbejde med at udvide elkøbsaftaler til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer (2026)*
- *vurdere, hvordan tilgængeligheden af SMF i havne kan øges i forbindelse med energiunionspakken for det kommende årti (2026)*
- *vurdere mulige mekanismer ved brug af omsættelige SAF og SMF og evaluere book and claim-muligheder*
- *tage hensyn til søfartssektorens behov i trepartskontrakten om biomethan og arbejde på at udvikle en trepartskontrakt om SAF og SMF gennem RCLF-alliancen (2026)*
- *forbedre tilpasningen og forenkle indberetningsforpligtelserne for luftfarts- og søfartssektorerne*
- *undersøge foranstaltninger til beskyttelse af early mover-investeringer i forbindelse med energiunionspakken for det kommende årti (2026)*
- *revidere EU ETS og FuelEU Maritime-forordningen, når IMO's nettonulramme vedtages.*

## **4. STRATEGISKE PARTNERSKABER OG GLOBALT SAMARBEJDE FOR AT STYRKE FORSYNINGEN AF BÆREDYGTIGT BRÆNDSTOF**

EU har medvirket til at opnå betydelige fremskridt med hensyn til de globale forpligtelser til handling i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og de foranstaltninger, der overvejes af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Internationalt samarbejde vil fortsat være afgørende for at skabe et globalt førende marked for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Et globalt marked vil til gengæld skabe muligheder for den europæiske industri og gavne de lokale økonomier, samtidig med at EU's forbindelser med internationale partnere styrkes, og kulstofflækage undgås. Vedvarende og kulstoffattige brændstoffer fra partnerlande vil, såfremt de opfylder EU's eller EU-ækvivalente miljøstandarder og -regler, herunder CORSIA, være nødvendige for at supplere den indenlandske brændstofproduktion, især i den indledende opskalingsfase. Samtidig skal der træffes foranstaltninger for at beskytte investeringer i EU for at forebygge svig og sikre lige konkurrencevilkår<sup>65</sup>. Støtte til partnerlande i ambitiøse, bindende internationale aftaler er afgørende for gennemførelsen af disse partnerskaber.

### **4.1 Fremme af internationale partnerskaber for diversificering, markedsadgang og globale ambitioner**

Frihandelsaftaler og gensidigt fordelagtige internationale partnerskaber er fortsat afgørende for at øge diversificeringen, sikre adgangen til markeder, bidrage til at sikre import af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og råprodukter samt lette import/eksport af ren teknologi i overensstemmelse med det nyligt vedtagne forslag til forordning om et globalt Europa. Med henblik herpå vil Kommissionen gøre bedst mulig brug af frihandelsaftaler og partnerskaber for ren handel og investeringer for at lette finansieringen af produktions-, oplagrings- eller

<sup>65</sup> ISCC, *ISCC Response to Recent Suspected Cases of Mislabeling of Advanced Biodiesel*, 2023.

optankningsinfrastruktur for SAF/SMF i partnerlande, når dette ikke udgør en konkurrencemæssig trussel for EU's havne. Disse delsektorer er blevet udpeget som flagskibsprojekter under Global Gateway. Som skitseret i den fælles meddelelse om EU's globale klima- og energivision<sup>66</sup> vil EU støtte gennemførelsen af store flagskibsprojekter i partnerlande gennem Global Gateway-strategien. Frihandelsaftalen med Chile indeholder allerede særlige bestemmelser, der skal lette handel med og investeringer i vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO), herunder SAF og SMF, og fjerne markedsforvridninger. EU har også foreslået sådanne discipliner i de igangværende forhandlinger med Thailand, Australien, Filippinerne og De Forenede Arabiske Emirater<sup>67</sup>.

Det første partnerskab for ren handel og investeringer med Sydafrika har til formål at uddybe samarbejdet om ren handel, skabe bæredygtige investeringsmuligheder og fremme EU's og Sydafrikas rene teknologier i overensstemmelse med aftalen om ren industri. Partnerskabet for ren handel og investeringer vil støtte samarbejdet om strategiske rene forsyningskæder, herunder bæredygtige transportbrændstoffer i luftfarts- og søfartssektoren samt tilhørende infrastruktur.

På **luftfartsområdet** gennemfører EU projektet Assistance, Capacity-Building and Training for Sustainable Aviation Fuels (ACT-SAF) sammen med ICAO og EASA i overensstemmelse med ICAO's strategiske mål "No Country Left Behind". Kommissionen vil fortsat samarbejde med partnerlande i Afrika, Latinamerika og Caribien samt Asien og Stillehavsområdet samt med relevante FN-organisationer for at støtte udviklingen, produktionen og anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer. På kort sigt vil Kommissionen iværksætte et nyt luftfartspartnerskabsprojekt i Latinamerika og Caribien, som omfatter støtte til produktionen af bæredygtige flybrændstoffer. EU vil også samarbejde om at udveksle viden og erfaringer, der er opnået gennem RLCF-alliancen, med ICAO's Finvest Hub-initiativ for at støtte etableringen af lignende platforme på regionalt og globalt plan. EU vil søge at øge samarbejdet om bæredygtige brændstoffer med Den Afrikanske Union yderligere, herunder ved at støtte bestræbelser på at udbrede RLCF-alliancens gode praksis i Afrika<sup>68</sup>.

Med hensyn til **søtransport** har Kommissionen udpeget strategiske havne i hele verden (dvs. i Latinamerika, Afrika syd for Sahara og Asien), som har et stort potentiale for produktion og bunkring af SMF. Kommissionen vil fremskynde udbredelsen af sådanne brændstoffer ved at bidrage til etableringen af grønne skibskorridorer/-knudepunkter. Initiativet Global Gateway Green Shipping Corridors (GGGSC) er i sin tidlige gennemførelsesfase, hvor EU prioriterer partnerskaber for at dekarbonisere søtransporten. Endelig foreslår Kommissionen at give mulighed for at yde direkte tilskud til private enheder til støtte for projekter, der er i EU's strategiske interesse<sup>69</sup>. Dette vil være til gavn for både luftfarts- og søfartssektoren.

---

<sup>66</sup> JOIN(2025) 25 final.

<sup>67</sup> Eksempelvis eksportmonopoler, dobbelt prissætning eller ikketoldmæssige handels- og investeringshindringer.

<sup>68</sup> Det EU-finansierede projekt Assistance, Capacity-Building and Training for SAF (ACT-SAF), der gennemføres af ICAO og EASA, støtter Indien og 14 afrikanske stater: Cameroun, Elfenbenskysten, Egypten, Ækvatorialguinea, Etiopien, Kenya, Madagaskar, Mauretanien, Marokko, Mozambique, Nigeria, Rwanda, Senegal og Sydafrika med et budget på 4 mio. EUR.

<sup>69</sup> COM(2025) 551 final, betragtning 70, artikel 20, stk. 10 og 11.

Kommissionen vil også fremme udviklingen af værdikæder for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer som led i en bredere indsats for at støtte bæredygtige mobilitets- og transportløsninger i landene på Vestbalkan, Ukraine, Moldova og hele Sortehavsregionen<sup>70</sup>, som er en integreret del af Unionens konnektivitet, energisikkerhed og regionale stabilitet.

Kommissionen foreslog at gøre vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til en nøgleprioritet under den nye pagt for Middelhavsområdet<sup>71</sup> med det formål at styrke et fælles engagement i deres produktion og anvendelse, fremme vidensudveksling og stimulere den private sektors engagement.

#### **4.2 Arbejde i internationale organisationer for et globalt brændstofmarked**

IMO's Net Zero-ramme for skibsfart, den første globale ramme, blev foreslået for at reducere drivhusgasemissioner og sigte mod nettonulemissioner fra international skibsfart senest i eller omkring 2050. Selv om vedtagelsen af den globale ramme er blevet udsat i et år, vil EU fortsat arbejde hen imod en global ramme sammen med IMO og internationale partnere.

Takket være EU's og dets medlemsstaters stærke lederskab er der også for nylig gjort fremskridt i ICAO. I 2022 vedtog ICAO's medlemsstater det langsigtede ambitiøse mål (LTAG) for international luftfart om CO<sub>2</sub>-neutralitet senest i 2050, hvor bæredygtige flybrændstoffer (SAF) anerkendes som den vigtigste katalysator for at opnå emissionsreduktioner. I 2023 nåede man til enighed om den globale ambition om at reducere emissionerne fra international luftfart med 5 % senest i 2030 gennem anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer og andre renere luftfartsenergier (sammenlignet med nul renere energiforbrug).

I september 2025 opfordrede ICAO's medlemsstater til en udbredt gennemførelse af CORSIA som den globale markedsbaserede ordning for international luftfart.

#### **4.3 Arbejde hen imod fælles standarder på globalt plan**

Kommissionen understreger betydningen af internationalt samarbejde om robuste bæredygtighedskriterier, om gennemsigtige og sammenlignelige beregninger af livscyklusemissioner for bæredygtige brændstoffer samt om forbedring af certificeringens kompatibilitet, robusthed og pålidelighed. Et sådant samarbejde om robuste rammer for bæredygtigheds- og emissionsberegning bidrager til at skabe mere lige konkurrencevilkår på tværs af markederne og mindsker risikoen for kulstoflækage og den administrative byrde. I denne sammenhæng vil Kommissionen fortsat arbejde for dobbelt overensstemmelse for bæredygtige flybrændstoffer under direktivet om vedvarende energi og CORSIA samt for at styrke CORSIA. I den maritime sektor fremmes certificering under direktivet om vedvarende energi i både EU og tredjelande, mens IMO på globalt plan er i gang med at udarbejde certificeringsregler.

---

<sup>70</sup> JOIN(2025) 135 final.

<sup>71</sup> JOIN(2025) 26 final.

#### 4.4 Markedsovervågning og handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter

Import til EU-markedet bør være underlagt rimelige betingelser for at sikre lige konkurrencevilkår for EU-operatører. EU's handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter er et effektivt middel til at modvirke urimelig praksis og træffe afhjælpende foranstaltninger over for potentielt skadevoldende import. Kommissionen er parat til at anvende de handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter, den har til rådighed, hvis dette viser sig nødvendigt. Kommissionen intensiverer i øjeblikket sin overvågning af importen af produkter fra tredjelande for at opdage potentielt skadelige stigninger i importen, herunder for biobrændstoffer.

Uensartede globale regler i luftfarts- og søfartssektorerne kan føre til, at trafik og emissioner flyttes uden for EU's grænser. Kommissionen vil vurdere risikoen<sup>72</sup>, og hvis det er relevant, overveje de nødvendige foranstaltninger for at opretholde lige vilkår.

### 5. KONKLUSION

Overgangen til en ny energibase i transportsektoren giver **betydelige muligheder for industriel vækst og jobskabelse i EU**, samtidig med at det hjælper EU med at **øge sin strategiske autonomi, diversificere energiforsyningerne og yde et væsentligt bidrag til dekarboniseringen af transportsektoren**.

Mens vejtransporten gør fremskridt i sin omstilling til nulemissionsmobilitet, og jernbanesektoren har elektrificeret en betydelig del af sine aktiviteter, befinder dekarboniseringen af luftfart og vandtransport sig stadig på et tidligt stadium. EU skal hurtigt opbygge kapacitet inden for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i og uden for EU. Udfordringen er presserende, men ikke uoverstigelig. Den **langsigtede lovgivningsmæssige ramme for at øge efterspørgslen efter sådanne brændstoffer i EU er på plads og er kommet for at blive. Det er afgørende, at den indenlandske produktion og anvendelse øges, men det internationale samarbejde er lige så vigtigt** for at fremme global produktion og anvendelse, ikke blot for at opfylde de globale klimamål og dekarbonisere transporten, men også for at skabe udviklingsmuligheder for partnerlandene og samtidig sikre lige vilkår for EU's industri.

For at denne omstilling skal lykkes, skal støtte til og risikobegrænsning af investeringer i markedsopskalering af egnede teknologier intensiveres betydeligt, så vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og deres bæredygtigt fremskaffede råprodukter for alvor kommer i fokus.

---

<sup>72</sup> Kommissionens økonomiske undersøgelse med henblik på en vurdering af potentiel kulstoflækage i luftfarts- og søfartssektoren og afbødende foranstaltninger samt eventuelle andre undersøgelser i fremtiden.