



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 5.11.2025
COM(2025) 664 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Naložbeni načrt za trajnostni promet

1. UVOD

Mobilnost ter prevoz potnikov in blaga sta hrbtenica industrijske rasti in konkurenčnosti, saj EU povezujeta s preostalim svetom, državljanom omogočata potovanja, podjetjem pa uspešno opravljanje njihovih dejavnosti. Hkrati je krovni cilj EU do leta 2050 za 90 % zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa, ki so še vedno vztrajno visoke. To je mogoče doseči s povečanjem učinkovitosti prometa, tudi z večmodalno mobilnostjo, elektrifikacijo ter preходом na obnovljiva in nizkoogljična goriva. Ta goriva so ključna¹ zlasti za letalski in pomorski sektor, ki predstavljata približno 8,4 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU, saj imata lahko od elektrifikacije le omejene koristi. Pri prehodu na podnebno nevtralno gospodarstvo bodo vsi načini prevoza v različnem obsegu odvisni od uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv².

Kot je poudarjeno v Draghijevem poročilu³, **so naložbe v tehnologije za obnovljiva in nizkoogljična goriva ključne za razogljičenje in krepitev industrijske konkurenčnosti ter za energetska varnost**, saj se z njimi zmanjšuje naša odvisnost od uvoza fosilnih goriv. V poročilu je poudarjena potreba po strateškem okviru, ki bi v EU združeval ponudbo in povpraševanje po teh gorivih.

Ključni elementi politike takšnega okvira so že vzpostavljeni:

- EU ima celovit regulativni okvir za spodbujanje obnovljivih in nizkoogljičnih tehnologij, vključno z uredbo ReFuelEU za letalstvo⁴ in uredbo FuelEU za pomorstvo⁵, revidirano direktivo o energiji iz obnovljivih virov⁶ ter uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva⁷.
- Mednarodni razvoj politik poteka v isti smeri: Mednarodna pomorska organizacija (IMO) se je zavezala, da bo do leta 2050 na podlagi okvira za neto ničelne emisije dosegla neto ničelne emisije v pomorskem prometu, vendar države članice IMO tega okvira niso sprejele. Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) priznava trajnostna letalska goriva⁸ kot glavni dejavnik za zmanjšanje emisij.

Vendar pa to ni dovolj. Pogoji za naložbe na trgu v EU se morajo izboljšati. V nasprotnem primeru se bo povpraševanje v veliki meri zadovoljevalo s proizvodnjo zunaj EU, kar bo ustvarilo nove odvisnosti od projektov napredne proizvodnje⁹. Naložbe v proizvodne obrate v

¹ Kousoulidou idr., 2016, *Biofuels in aviation: Fuel demand and CO2 emissions evolution in Europe toward 2030* (Biogoriva v letalstvu: povpraševanje po gorivu in razvoj emisij CO2 v Evropi do leta 2030).

² Glede na oceno učinka podnebnih ciljev za leto 2040 bodo osebni avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem predstavljali 26 % avtomobilskega parka v EU, medtem ko bodo baterijska električna vozila predstavljala 57–58 %. Skupna poraba energije naj bi se zaradi večje energetske učinkovitosti električnih vozil hkrati občutno zmanjšala, povpraševanje po biogorivih pa naj bi do leta 2030 naraščalo, nato pa zaradi vse večjega deleža elektrifikacije upadalo.

³ Draghijevo poročilo (2025): *A competitiveness strategy for Europe* (Strategija konkurenčnosti za Evropo).

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

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

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

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

⁸ Trajnostna letalska goriva so letalska goriva, ki so odobrena v skladu s standardom ASTM 7566 in zasnovana kot nadomestna rešitev za tradicionalno reaktivno letalsko gorivo ter se lahko uporabljajo v zrakoplovih brez sprememb motorja ali infrastrukture. Lahko se proizvajajo iz trajnostnih bioloških surovin po različnih postopkih (bio-trajnostna letalska goriva). Trajnostna letalska goriva se lahko proizvajajo tudi sintetično (e-trajnostna letalska goriva).

⁹ Evropska komisija, 2024: *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels* (Razvoj obetov za potrebna sredstva za izgradnjo industrijskih zmogljivosti za nadomestna napredna biogoriva).

regijah zunaj EU se pospešujejo¹⁰. Zaradi vse večje konkurence je nujno treba povečati obseg proizvodnje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v EU. Evropska podjetja imajo na svetovni ravni še vedno 60 % inovativnih patentov na tem področju in večino svetovnih komercialnih obratov za napredna biogoriva. Ne smemo izgubiti vodilne vloge na tehnološkem področju, temveč moramo oblikovati ta nastajajoči svetovni vodilni trg.

Ta naložbeni načrt za trajnostni promet se osredotoča na obnovljiva in nizkoogljična goriva za letalski in vodni promet ter dopolnjuje predloge, ki zajemajo druge načine prevoza. Industrijski pristop za cestni promet je opredeljen v industrijskem akcijskem načrtu za avtomobilski sektor¹¹. Izvajanje tega načrta je v teku, zlasti s prihodnjim pregledom standardov CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila ter predlogom za čiste vozne parke podjetij. Prihodnji sveženj za spodbujanje baterij bo podprl elektrifikacijo več načinov prevoza, predvideni pa so tudi ukrepi za pospešitev uvajanja infrastrukture. V naslednjih mesecih se pričakujejo tudi ukrepi v zvezi s težkimi vozili in z njimi povezano infrastrukturo. EU že celovito podpira tudi razvoj učinkovitega in uspešnega železniškega sistema, in sicer z revidirano uredbo o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), vključno s finančno podporo, kot je Instrument za povezovanje Evrope (IPE), ter z akcijskim načrtom za železnice za visoke hitrosti, ki je bil objavljen skupaj s tem načrtom.

Toda letalski in vodni promet sta še vedno skoraj v celoti odvisna od konvencionalnih goriv. V tem načrtu se je nujno treba osredotočiti na potrebe letalskega in pomorskega prometa, saj morata ta sektorja do leta 2030 doseči ambiciozne cilje zmanjšanja emisij, za razogljičenje pa se morata zanašati predvsem na obnovljiva in nizkoogljična goriva.

Ukrepati je treba zdaj. V tem naložbenem načrtu za trajnostni promet so popisane naložbene potrebe in predstavljeni ukrepi za boljšo uporabo obstoječih programov financiranja EU v podporo potrebnim naložbam, s poudarkom na letalskem in vodnem sektorju. V njem so predstavljeni ukrepi za podporo izvajanju regulativnega okvira ter opisani ukrepi za doseganje večjega vpliva na trg z boljšim usklajevanjem podpore na ravni držav članic in boljšim mednarodnim sodelovanjem.

2. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA ZA LETALSKI IN VODNI PROMET

2.1 Tržni izzivi

Cilji v okviru uredbe ReFuelEU za letalstvo in uredbe FuelEU za pomorstvo

Za doseg te ciljev je potrebno trajno povečevanje sedanjih tržnih količin, tudi za e-goriva, kar je ključno za konkurenčnost Evrope in njen vodilni položaj na svetovni ravni.

V skladu z **uredbo ReFuelEU** za letalstvo se mora delež trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na letališčih EU, povečati z 2 % (kar ustreza približno 0,9 milijona ton trajnostnih letalskih goriv ali

¹⁰ International e-fuels observatory, izdaja 2025, in informacije na podlagi strokovnega posvetovanja. Projekt Frontrunner v Teksasu je v gradnji (e-trajnostna letalska goriva), več projektov na področju e-metanola na Kitajskem pa je prešlo fazo končne odločitve o naložbi ali pa so v gradnji, <https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/international-e-fuels-observatory-2025-edition>.

¹¹ https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_sl.

0,92 milijona ton ekvivalenta nafte) v letu 2025 na 6 % v letu 2030, na 20 % v letu 2035 in nato na 70 % (32,5 milijona ton ali 33,4 milijona ton ekvivalenta nafte) do leta 2050. Zahtevani najmanjši delež e-trajnostnih letalskih goriv se začne pri 1,2 % leta 2030, naraste na 5 % (2,2 do 2,3 milijona ton e-trajnostnih letalskih goriv ali 2,26 do 2,36 milijona ton ekvivalenta nafte) leta 2035 in na 35 % (16,25 milijona ton ali 16,7 milijona ton ekvivalenta nafte) leta 2050.

V skladu z **uredbo FuelEU** cilj zmanjšanja intenzivnosti emisij toplogrednih plinov za leto 2035 znaša 14,5 %, leta 2050 pa doseže 80 %. Trajnostna pomorska goriva bodo imela pomembno vlogo pri doseganju ciljev iz uredbe FuelEU za pomorstvo (količina trajnostnih pomorskih goriv naj bi po ocenah leta 2035 znašala približno 11,3 milijona ton ekvivalenta nafte)¹². Če bo delež goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora¹³ (e-trajnostno pomorsko gorivo) do leta 2031 padel pod 1 %, se od 1. januarja 2034 uporablja obvezna kvota 2 % goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora (kar ustreza 0,56 milijona ton e-trajnostnega pomorskega goriva). Pričakuje se, da bo električna energija iz oskrbe z električno energijo z obale do leta 2035 predstavljala približno 1,4 % skupne porabe energije na plovilih.

Sedanje tržne razmere

Številne tehnologije za obnovljiva ali nizkoogljična goriva so trenutno na nizki stopnji tržne zrelosti. Kar zadeva letalska goriva, se trenutno za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv najpogosteje uporablja postopek s hidroprocesiranimi estri in maščobnimi kislinami (HEFA). Številne druge tehnologije so v pilotni ali predstavitveni fazi¹⁴. Za pomorstvo se pogosto uporabljajo tehnologije metilnih estrov maščobnih kislin (FAME) zaradi njihovih splošnih okoljskih koristi po pristopu „od vrtine do brazde“, kadar se mešajo z ladijskim oljem in plinskim oljem. Tudi biometan je zrela tehnologija. Kar zadeva e-goriva, ta za noben način prevoza niso na voljo v komercialnem obsegu.

Glavna ovira za povečanje trga je **znatna razlika v ceni med obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi ter konvencionalnimi gorivi**. Povpraševanje po nizkoogljičnih in obnovljivih gorivih zaostaja, saj uporaba teh goriv letalskim in ladijskim prevoznikom povzroča znatno višje obratovalne stroške. **Razlika v ceni danes znaša od dvakratnika do desetkratnika**¹⁵. Stroški naj bi se v prihodnjih letih znižali, delno zaradi ekonomije obsega in novih proizvodnih tehnologij. Vendar pa negotovosti v zvezi s pričakovanimi cenami in prihodki povzročajo oklevanje vlagateljev. To še zlasti velja za e-trajnostno letalsko gorivo in e-trajnostno pomorsko gorivo, kjer visoki stroški kapitala ter visoka cenovna in prihodkovna tveganja trenutno ogrožajo poslovni model. V EU je v fazi načrtovanja več kot 40 projektov za proizvodnjo e-goriv. Toda doslej še za nobenega ni bila sprejeta končna odločitev o naložbi. **Različne potrebe po sklepanju pogodb predstavljajo oviro za zagon trga**. Proizvajalci goriv si prizadevajo za dolgoročne sporazume o odjemu goriva, da bi amortizirali drage naložbe, medtem ko so upravljavci vajeni kratkoročnih pogodb o dobavi, ki jim omogočajo večjo prožnost pri cenah

¹² Trajnostno pomorsko gorivo je mogoče proizvajati iz različnih virov, vključno s surovinami na biološki osnovi in fosilnimi odpadki, ali iz obnovljivih in nizkoogljičnih virov energije (e-trajnostna pomorska goriva). Po napovedih naj bi sektor za doseg ciljev za leto 2035 iz uredbe FuelEU za pomorstvo potreboval 6,4 milijona ton trajnostnega pomorskega goriva in 4,6 milijona ton e-trajnostnega pomorskega goriva, glej SWD/2024/63 final.

¹³ V skladu z opredelitvijo iz direktive o energiji iz obnovljivih virov.

¹⁴ Takšne tehnologije vključujejo uplinjanje v kombinaciji s Fischer-Tropschevim procesom (FT) in pretvorbo alkohola v reaktivno gorivo (AtJ).

¹⁵ EASA 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report* (Letno tehnično poročilo ReFuelEU za letalstvo), pri čemer so e-goriva najdražja rešitev.

goriva na konkurenčnih svetovnih trgih. Nenaklonjenost naložbam še dodatno spodbujajo **negotovosti v zvezi z razpoložljivimi biološkimi in nebiološkimi surovinami ter splošnimi pogoji dostopa do njih.**

Omejitve bioloških surovin

Omejena razpoložljivost trajnostnih surovin in konkurenčno povpraševanje iz drugih sektorjev omejujeta potencial za uporabo biogoriv v celotni mešanici goriv v prometu¹⁶.

Potencial biogoriv

Največja domača oskrba EU s trajnostnimi surovinami za bioenergijo¹⁷ je leta 2030 ocenjena na 160 milijonov ton ekvivalenta nafte, leta 2050 pa na 207 milijonov ton ekvivalenta nafte¹⁸. Pričakovano končno povpraševanje po bioenergiji v vseh sektorjih razen prometa je do leta 2030 ocenjeno na 114 milijonov ton ekvivalenta nafte, kar pomeni, da bo za prometni sektor leta 2030 ostalo 46 milijonov ton ekvivalenta nafte. To je majhen delež skupne porabe energije v prometnem sektorju, ki trenutno znaša 355 milijonov ton ekvivalenta nafte, vendar bi zadostoval za izpolnitev sedanjih ciljev iz uredbe ReFuelEU za letalstvo in uredbe FuelEU za pomorstvo za leto 2030.

Dolgoročno je razpoložljivi potencial trajnostne bioenergije omejen in predvidena dobava bi sicer zadostovala za doseganje pričakovanega deleža bio-trajnostnega letalskega goriva/bio-trajnostnega pomorskega goriva iz ciljev za letalski in pomorski promet, toda možnosti za nadaljnjo uporabo bi bile majhne. Študije kažejo, da naj bi povpraševanje po bioenergiji v drugih sektorjih leta 2050 znašalo 170 milijonov ton ekvivalenta nafte, torej bi na promet odpadlo le 37 milijonov ton ekvivalenta nafte. To dobavo je treba primerjati s pričakovanim skupnim povpraševanjem po energiji za letalski in pomorski promet v višini približno 90–100 milijonov ton ekvivalenta nafte leta 2050¹⁹, kar poudarja pomen e-trajnostnega letalskega goriva in e-trajnostnega pomorskega goriva. Obeti iz nedavnih študij glede razpoložljivosti surovin in potenciala naprednih biogoriv so pozitivnejši²⁰.

Glede na trenutno proizvodno zmogljivost, ki znaša 2 milijona ton ekvivalenta nafte, je torej pomembno mobilizirati dodatne trajnostne surovine in sprejeti dvodelno naložbeno strategijo: prvič, s podporo inovativni predelavi dodatnih naprednih surovin in surovin iz odpadkov, ki trenutno niso komercialno dostopne, in drugič, z vzpostavljanjem dobavnih verig za doslej neizkoriščene surovine ob hkratnem izboljšanju učinkovitosti rabe virov in krožnosti gospodinjskih odpadkov. Ta prehod mora zagotoviti, da se pri proizvodnji goriv iz obnovljivih virov v celoti izkoristijo trajnostni ostanki, stranski proizvodi in tokovi odpadkov, ob

¹⁶ Natančneje, upravičenost pomorskega in letalskega prometa do surovin je omejena, da se zmanjšajo tveganja za hrano in spremembo rabe zemljišč, na primer z izključitvijo biomase za živila in krmo. Poleg tega bi lahko dejavniki, kot so podnebne spremembe, povzročali dodatne motnje in omejevali razpoložljivost biomase.

¹⁷ SWD/2024/63 2040.

¹⁸ Surovine vključujejo poljščine, ki se uporabljajo za živila, lignocelulozne kmetijske rastline, kmetijske ostanke, gozdni les iz debel, gozdne ostanke, odpadke ter ostanke papirja in celuloze.

¹⁹ Povpraševanje v letalstvu in pomorstvu je ocenjeno na 45–50 milijonov ton ekvivalenta nafte v posameznem sektorju leta 2050.

²⁰ Evropska komisija: Generalni direktorat za raziskave in inovacije ter BEST, *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels* (Razvoj obetov za potrebna sredstva za izgradnjo industrijskih zmogljivosti za nadomestna napredna biogoriva), Priloga 3, Poročilo o nalogi 3, Urad za publikacije Evropske unije, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/858956>. Študija temelji na različnih predpostavkah, povezanih z razpoložljivostjo surovin, regulativnim okvirom itd. Toda trenutna zmogljivost znaša približno 2 milijona ton ekvivalenta nafte/leto, načrtovana proizvodnja pa do 5–6 milijonov ton ekvivalenta nafte/leto.

spoštovanju okoljskih zaščitnih ukrepov in vodnih virov. Biomasa bi bilo treba uporabljati na načine, ki prinašajo največje dolgoročne gospodarske in okoljske koristi ter podpirajo odporne vrednostne verige na biološki osnovi in ponor ogljika v sektorju zemljišč.

Prometni sektor bo konkuriral za uporabo biomase. Kar zadeva pomorski in letalski promet, je njuna upravičenost do surovin omejena, da se zmanjšajo tveganja za prehransko varnost in spremembo rabe zemljišč, na primer z izključitvijo biomase za živila in krmo. Hkrati so trajnostne surovine za proizvodnjo naprednih biogoriv, kot so ostanki lesne celuloze iz kmetijstva, agroživilski ostanki, ostanki gnoja in odpadni gnoj, trenutno premalo izkoriščene, njihova uporaba pa bi se lahko povečala. Poleg tega bi bilo treba poudariti sinergije med sektorji in načini prevoza, kar bo prispevalo tudi k povečanju količine in znižanju cen²¹. Če bi se našli proizvodni vložki, ki jih drugi sektorji ne uporabljajo, bi to pomagalo omejiti stroške in nestanovitnost cen ter preprečiti potiskanje drugih sektorjev k netrajnostni biomasi. Ustrezno ravnanje s surovinami, preverjanje trajnostnosti in sledljivost vzdolž celotne vrednostne verige so ključni za zagotovitev zmanjšanja neto emisij in preprečevanje goljufij²².

Za hitro povečanje obsega trajnostnih goriv, zlasti za pomorski in letalski sektor, je pomembno prepoznati in reševati izzive in tveganja v celotni dobavni verigi ter raziskati celostne pristope od pridobivanja trajnostne biomase do proizvodnje in uporabe naprednih biogoriv v EU. V strategiji EU za biogospodarstvo bo preučeno, kako spodbujati skladne, krožne in trajnostne vrednostne verige po vsej Evropi.

Omejitev nebioloških surovin

Proizvodnja e-trajnostnega letalskega goriva in e-trajnostnega pomorskega goriva je odvisna od razpoložljivosti obnovljivega vodika in ogljikovega dioksida²³. Trenutno je v EU razmeroma malo lokacij, ki omogočajo gospodarno proizvodnjo obnovljivega vodika. Povečanje proizvodnje e-goriv omejujejo razpoložljivost, stroški in zrelost tehnologij za obnovljivi vodik, upravičeni ogljikov dioksid in zajem ogljikovega dioksida ter energijska intenzivnost proizvodnje čistega vodika. Tehnologije pretvorbe za proizvodnjo e-goriv so še vedno v pilotni fazi, proizvodni obrati, ki zagotavljajo obsežno oskrbo s surovinami in so tehnološko zreli, pa še niso vzpostavljeni. Znižanje stroškov električne energije, obnovljivega vodika ter biogenega ali neposredno iz zraka zajetega ogljikovega dioksida je bistveno za znižanje zelo visokih stroškov e-goriv.

2.2 Načrt za energetski prehod v letalstvu

²¹ Biorafinerije omogočajo predelavo in pretvorbo biomase v širok nabor dragocenih proizvodov, vključno z biogorivi, biokemikalijami in biomateriali, ter proizvodnjo toplote in električne energije. S proizvodnjo naprednih bio-trajnostnih letalskih goriv se ustvarja trg za stranske proizvode, kot sta obnovljivo dizelsko gorivo (za tovornjake, neelektrificirane dele železnic, ribiška plovila, prevoz po celinskih plovnih poteh, terensko mehanizacijo itd.) in primarni bencin (za ladje ali kot sestavina za mešanje v cestnem prometu).

²² Komisija je prejela prijave nekaterih domnevnih goljufij v zvezi z uvoženimi biogorivi, ki naj bi bila goljufivo razvrščena kot napredna biogoriva, proizvedena iz rabljenega jedilnega olja. Komisija teh trditev sicer ni mogla preveriti, vendar kažejo, kako pomembna je krepitev zaščitnih ukrepov proti goljufijam na trgu biogoriv.

²³ V skladu s sedanjo uredbo uporaba CO₂ iz fosilnih virov za proizvodnjo e-goriv ne bo omogočila, da bi ta goriva po letu 2041 dosegla zahtevano 70-odstotno zmanjšanje emisij.

Emisije iz komercialnega letalstva predstavljajo približno 123 milijonov ton CO₂ oziroma 13,1 % emisij CO₂ iz prometa v EU. Leta 2024 je trajnostno reaktivno letalsko gorivo predstavljalo le 0,6 % vsega reaktivnega goriva, dobavljenega na letališčih EU, kar je privedlo do prihrankov emisij toplogrednih plinov v višini 714 kt CO₂²⁴.

Jasen načrt in predvidljivost, ki ju zagotavlja zakonodajni okvir, sta ključna za povečanje proizvodnje in uporabe trajnostnih letalskih goriv po vsej EU. Trgi so se na te cilje pozitivno odzvali, saj prinašajo predvidljivost in stabilnost za dolgoročne naložbe: po podatkih agencije EASA²⁵ **je industrija na dobri poti, da do leta 2030²⁶ doseže skupni cilj za bio-trajnostno letalsko gorivo v višini 4,8 %** (predvsem trajnostno letalsko gorivo, ki temelji na HEFA). Po realističnem scenariju agencije EASA naj bi se proizvodna zmogljivost za trajnostno letalsko gorivo do leta 2030 povečala na približno 3,6 milijona ton²⁷. Vendar pa **še vedno ni gotovo, ali bo podcilj za e-trajnostno letalsko gorivo (1,2 %) do leta 2030 dosežen**. Po letu 2030 se bodo vsi cilji iz uredbe ReFuelEU za letalstvo močno zvišali. Trenutno **razpoložljive in napovedane količine bio- in zlasti e-trajnostnega letalskega goriva ne zadostujejo za doseganje ciljev iz uredbe ReFuelEU za letalstvo za obdobje po letu 2030**. Zato je treba proizvodne zmogljivosti razširiti, še posebno za e-trajnostna letalska goriva, saj naj bi imela ključno vlogo pri razogljičenju letalstva zaradi velikega potenciala za povečanje obsega in visoke podnebne dodane vrednosti.

Potrebe po naložbah

Cilj za trajnostna letalska goriva iz uredbe ReFuelEU za letalstvo za leto 2035 znaša 20 %, od tega mora biti 5 % e-trajnostnih letalskih goriv. Ocenjuje se, da bodo potrebne naložbe v višini **od 56,93 milijarde EUR do 66,75 milijarde EUR²⁸**.

Za leto 2050 znaša cilj za trajnostna letalska goriva iz uredbe ReFuelEU za letalstvo 70 %, od tega mora biti 35 % e-trajnostnih letalskih goriv. Ocenjuje se, da bodo potrebne naložbe v višini **od 267,9 milijarde EUR do 376,2 milijarde EUR²⁹**.

2.3 Načrt za energetski prehod v vodnem prometu

²⁴ EASA, 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report* (Letno tehnično poročilo ReFuelEU za letalstvo).

²⁵ EASA, 2025, *European Aviation Environmental Report* (Okoljsko poročilo evropskega letalstva), https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf.

²⁶ Komisija na podlagi povratnih informacij strokovnjakov ocenjuje, da trenutna letna proizvodna zmogljivost za trajnostno letalsko gorivo v EU znaša nekaj več kot 1 milijon ton. Skoraj vsa proizvodnja trajnostnega letalskega goriva poteka po postopku HEFA in ne vključuje soprodelave z uporabo trajnostnih surovin v obratih za fosilna goriva, za katero ni dovolj zanesljivih informacij.

²⁷ EASA, 2025, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report* (Letno tehnično poročilo ReFuelEU za letalstvo).

²⁸ Komisija je ocene izračunala na podlagi trenutno napovedanih cen stroškov naložb v osnovna sredstva za proizvodnjo goriv na biološki osnovi (približno 3 milijarde EUR/milijon ton) in e-goriv (približno 20 milijard EUR/milijon ton). Evropska komisija je pri internih izračunih upoštevala napredovanje tehnološke zrelosti, ko poti za trajnostna letalska goriva dosežejo višje ravni tehnološke pripravljenosti (8–9), zmanjšanje naložb v osnovna sredstva za zrelejše tehnologije in rast letalskega sektorja na podlagi najnovejših podatkov Eurocontrola. Upoštevan je bil učinek ekonomije obsega.

²⁹ To ustreza letnim naložbam v višini od 1,27 do 2,04 milijarde EUR za bio-trajnostna letalska goriva in od 9,45 do 13,00 milijarde EUR za e-trajnostna letalska goriva.

Vodni promet predstavlja skoraj 13,3 % skupnih emisij CO₂ iz prometa v EU³⁰, saj je 94 %³¹ goriv, ki se uporabljajo v tem sektorju, konvencionalnih tekočih naftnih proizvodov.

Uredba FuelEU za pomorstvo določa jasen časovni načrt za razogljičenje pomorskega sektorja. Kot je bilo ugotovljeno v okviru zaveznitva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv (RLCF), je ta regulativni okvir spodbudil večje zanimanje za obnovljiva in nizkoogljična goriva, kar vključuje tudi sintetična goriva, hkrati pa spodbuja uporabo neposredne elektrifikacije v omejenih primerih, kjer je to izvedljivo³². **Sektor vodnega prometa naj bi uporabljal različne tehnologije (vključno s pomožnim vetrnim pogonom) in širok nabor trajnostnih pomorskih goriv**, vključno z UZP kot prehodnim gorivom. UZP lahko z učinkovitimi tehnologijami za zmanjšanje uhajanja metana zmanjša tudi emisije toplogrednih plinov.

Ladje za obalno plovbo, ki obratujejo v majhnih in srednje velikih pristaniščih, lahko uporabljajo električni/hibridni pogon v kombinaciji z biodizlom in v prihodnosti e-dizlom, medtem ko čez oceanske ladje prehajajo na metan (UZP, biometan in v prihodnosti e-metan). Nekatere ladje, ki obratujejo v največjih vozliščih, naj bi dolgoročno prešle na biodizel ali e-metanol ter tudi na amoniak. Poleg tega je sektor ladijskega prometa raznolik, njegovo hrbtenico pa sestavljajo številna MSP z različnimi dejavnostmi in potrebami po gorivih. V strategiji je treba upoštevati značilnosti vseh segmentov ladijskega prometa.

Vendar pa obstaja tveganje, da sedanje tržne naložbe ne bodo zadostovale za podporo proizvodnji ocenjenih 11,3 milijona ton ekvivalenta nafte trajnostnih pomorskih goriv, ki naj bi bila po napovedih potrebna za leto 2035 v okviru uredbe FuelEU za pomorstvo. Zaradi omejitev, ki vplivajo na evropske surovine za biogoriva, ter 2-odstotnega cilja za e-trajnostna pomorska goriva v okviru uredbe FuelEU je treba proizvodnjo e-trajnostnih pomorskih goriv hitro povečati.

Podobno kot v pomorskem sektorju se širok nabor možnih alternativ fosilnim gorivom preučuje tudi **za prevoz po celinskih plovnihih poteh, manjša plovila za pomorski prevoz na kratke razdalje in ribiška plovila** ter za plovila za rekreacijo³³. V sektorju prevoza po celinskih plovnihih poteh in plovil za rekreacijo je prodor novih plovil počasen (do leta 2050 bo obnovljenih le 15–20 % flote). Brez določenih obveznih ciljev bo vsaj 90 % plovil še vedno uporabljalo dizelsko gorivo (razmeroma majhna količina, ki je trenutno ocenjena na 1,7 milijona ton), ki se lahko postopoma nadomesti z obnovljivimi nadomestnimi gorivi. To velja tudi za **ribiški sektor**³⁴.

Potrebe po naložbah

³⁰ *EU transport in figures: Statistical pocketbook 2025* (Promet EU v številkah: statistični priročnik 2025). Podatki iz leta 2023, vključno z mednarodnimi skladišči, <https://op.europa.eu/s/Aac0>.

³¹ EMSA, Poročilo EMTER 2025.

³² Pri oskrbi z električno energijo z obale in trenutno nekaterih omejenih primerih uporabe v ladijskem prometu.

³³ Te vključujejo rastlinska olja, obdelana z vodikom, utekočinjeni biometan, zeleni metanol ali zeleni vodik v kombinaciji z gorivnimi celicami, motorje z notranjim zgorevanjem in zeleno električno energijo v kombinaciji z baterijami.

³⁴ Ribiški sektor je leta 2022 porabil več kot 1,60 milijarde litrov dizelskega goriva za plovila (približno 1,4 milijona ton ekvivalenta nafte) in izpustil 4,2 milijona ton CO₂. V sektorju, v katerem je povprečna starost flote 36,5 leta, ki se zmanjšuje ter v katerem so stopnje obnove minimalne (manj kot 1 %) in obstajajo tehnološke negotovosti, so naložbe omejene. Vlagatelje odvrčajo tudi edinstvene zahteve za ribiška plovila in majhnost trga tega sektorja. Enako velja za sektor akvakulture. Načrt za energetski prehod v ribištvo in akvakulturi je predviden za leto 2026.

Cilj **uredbe FuelEU za pomorstvo** je zmanjšanje intenzivnosti emisij toplogrednih plinov za 14,5 % do leta 2035. Čeprav ima sektor širok nabor možnih alternativ (različne tehnologije za goriva in različne možnosti mešanja s konvencionalnimi gorivi za obstoječe in nastajajoče pogonske sisteme), se ocenjuje, da bodo za zahtevano **proizvodnjo bio-trajnostnih pomorskih goriv in e-trajnostnih pomorskih goriv do leta 2035 potrebne naložbe³⁵ v višini od 34,7 milijarde EUR do 46,7 milijarde EUR³⁶.**

Za razogljičenje sektorja prevoza po celinskih plovni poteh in ribiškega sektorja bo potrebnih približno **dodatnih 3,1 milijona ton**, s čimer bo **skupna količina do leta 2035 dosegla 23,1 milijona ton**.

3. UKREPI ZA SPODBUJANJE NALOŽB

Za letalski in vodni promet skupaj bo do leta 2035 potrebnih približno 20 milijonov ton obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Za izpolnitev zahtev bodo do leta 2035 potrebne naložbe³⁷ v višini približno 100 milijard EUR³⁸, od tega velika večina iz zasebnega sektorja. **Za zmanjšanje tveganja obsežnih zasebnih naložb, potrebnih za gradnjo obratov velikega obsega za obnovljiva in nizkoogljična goriva, je potrebna javna podpora na evropski in nacionalni ravni.** Naše politike morajo biti usklajene in bolj ciljno usmerjene. Ta načrt se osredotoča na kratkoročne in srednjeročne ukrepe za zagon prvih naložb.

EU ima na voljo širok nabor **programov in instrumentov financiranja EU³⁹**. Ti programi skupaj s financiranjem držav članic že podprli prehod na obnovljiva in nizkoogljična goriva, vendar so imeli doslej omejen tržni učinek. Projekti prepogosto ne napredujejo dlje od predstavitvene faze, tehnologije pa se ne razširijo do polne industrijske in komercialne uporabe.

S tem načrtom naj bi do konca leta 2027 mobilizirali vsaj 2,9 milijarde EUR, pri čemer se bodo uporabili zlasti program InvestEU, sklad za inovacije in program Obzorje Evropa. Načrt se bo izvajal v partnerstvu z državami članicami ter tako, da se bo sprožila in aktivirala tržna podpora skupine Evropske investicijske banke (EIB) in drugih finančnih institucij.

V naslednjem večletnem finančnem okviru in zlasti Evropskem skladu za konkurenčnost je poudarjen pomen obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Pričakuje se, da bo to področje podprto tudi v predvidenih načrtih za nacionalna in regionalna partnerstva. Za močno dolgoročnojšo rast trga bo ključnega pomena vzpostavitev novega posredniškega mehanizma na trgu, ki lahko olajša

³⁵ Ta razpon se pripisuje dejstvu, da je naložbe težko oceniti zaradi širokega nabora razpoložljivih tehnologij za goriva in možnosti mešanja, ki jih lahko uporabljajo obstoječi in nastajajoči pogonski sistemi ter infrastruktura.

³⁶ Ocena učinka podnebnih ciljev za leto 2040. Potrebe po naložbah v pomorski sektor so izračunane na podlagi predpostavke, da bodo vsa goriva izvirala iz EU. V okviru področja uporabe uredbe FuelEU za pomorstvo bo skupno potrebnih 28 milijonov ton goriv. Pri izračunih so bili upoštevani napoved PRIMES glede potreb do leta 2035, realne potrebe po naložbah za napredna goriva in e-trajnostna pomorska goriva, 1,4-odstotni delež električne energije za doseganje ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz uredbe FuelEU za pomorstvo ter izpolnitev cilja iz klavzule o začetku uporabe za goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora (2 %).

³⁷ Brez upoštevanja naložb, potrebnih za plovila, zrakoplove in ustrezno infrastrukturo.

³⁸ Po ocenah Komisije na letalski promet odpade od 57 milijard EUR do 67 milijard EUR, na pomorski promet pa od 35 milijard EUR do 47 milijard EUR.

³⁹ Vključno s skladom za inovacije EU ETS, programom InvestEU, programom Obzorje Evropa (tudi s podporo Evropskemu svetu za inovacije), Instrumentom za povezovanje Evrope, financiranjem v okviru skladov kohezijske politike ter načrtov za okrevanje in odpornost.

kratkoročne pogodbe (za končne uporabnike) in dolgoročne pogodbe (za proizvajalce goriv), zagotovi stabilnost cen in zmanjša tveganja z dvostranskimi dražbami.

3.1 Ukrepi za mobilizacijo podpore EU za naložbe v kratkoročnem obdobju

Sklad za inovacije

Sklad za inovacije je do zdaj podprl 39 projektov, osredotočenih na proizvodnjo inovativnih trajnostnih goriv, vključno z metanolom, amoniakom in vodikom, v skupni vrednosti 2,1 milijarde EUR. Komisija dejavno sodeluje z nosilci projektov in industrijo, tudi v okviru zaveznitva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, da bi spodbudila razvoj močnejšega nabora projektov.

Sklad za inovacije je od leta 2020 podprl projekte za trajnostna letalska goriva z 286 milijoni EUR. V okviru zadnjega splošnega razpisa za inovacije bo Komisija ta teden dodelila **153 milijonov EUR štirim projektom za e-trajnostna letalska goriva in 293 milijonov EUR petim projektom za trajnostna pomorska goriva**. Ti projekti bodo prispevali k razvoju nujno potrebne prve generacije projektov za e-trajnostna letalska goriva / (e-)trajnostna pomorska goriva v EU in okrepili evropsko industrijsko proizvodno zmogljivost. Poleg tega bo 11 projektov za letalska goriva in 16 projektov za pomorska goriva, ki so presegli ocenjevalne pragove sklada za inovacije, prejelo pečat STEP⁴⁰. Komisija poziva države članice in finančne institucije, da razmislijo o zagotavljanju podpore tem visokokakovostnim projektom tudi v okviru vmesnega pregleda kohezijske politike ali z uporabo nacionalnih prihodkov iz sistema za trgovanje z emisijami (ETS) za podnebne namene.

Komisija bo na podlagi teh rezultatov **v začetku decembra 2025 organizirala še eno dražbo evropske vodikove banke z namenskim proračunom v višini 300 milijonov EUR za proizvodnjo vodika z odjemalci v pomorskem in letalskem sektorju**. Sklad za inovacije bo preko splošnega razpisa za zbiranje predlogov še naprej podpiral inovativne projekte v pomorskem in letalskem sektorju, vključno s proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv in trajnostnih pomorskih goriv, pri čemer bodo projekti v pomorskem sektorju deležni ugodnejše obravnave (dodatna točka) za njihov potencial za razogljičenje in zmanjšanje vplivov na podnebje.

Komisija se bo v sodelovanju s svetovalno službo EIB osredotočila tudi na izboljšanje tehnične in finančne zrelosti pionirskih obratov za nizkoogljična e-goriva v EU.

Program InvestEU

Svet in Evropski parlament sta z nedavnim dogovorom o okrepitvi programa InvestEU povečala jamstvo EU za 2,5 milijarde EUR, s čimer se sprostí skoraj 55 milijard EUR dodatnih javnih in zasebnih naložb. S tem se lahko podprejo projekti na področju čiste tehnologije in čiste mobilnosti, vključno s projekti v celotni vrednostni verigi od proizvodnje do distribucije in

⁴⁰ Pečat STEP je znak kakovosti za odlične projekte z velikim potencialom. Omogoča dodatno prepoznavnost ter preučitev možnosti za dodatno javno in zasebno financiranje EU ter podporne storitve.

uporabe goriva. Komisija pričakuje, da bo **v obdobju 2026–2027** mobilizirala naložbe **za sektor trajnostnih alternativnih goriv** v skupni višini **približno 2 milijardi EUR**. Izvajalski partnerji InvestEU⁴¹ bodo imeli ključno vlogo pri spodbujanju znatnih naložb v projekte obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za pomorstvo in letalstvo.

Skupina Evropske investicijske banke

Skupina EIB je doslej, tudi s podporo programa InvestEU, zagotovila več kot 1 milijardo EUR za projekte obratov za obnovljiva in nizkoogljična goriva⁴². To finančno podporo proizvodnim obratom dopolnjujeta podpora širšemu ekosistemu in tehnično svetovanje svetovalne službe EIB. To so dobri začetni koraki, vendar je treba storiti še več.

Komisija je intenzivno sodelovala s skupino EIB, da bi razumela izzive pri podpori inovacijam in razvoju obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Ta prizadevanja bo še okrepila za mobilizacijo dodatnih naložb, tudi preko **programa TechEU** skupine EIB, ki naj bi do leta 2027 mobiliziral 250 milijard EUR na ključnih področjih za konkurenčnost Evrope, kot je čista tehnologija. Ob podpori InvestEU bo TechEU zagotovil širok nabor orodij za celotno vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z jasnim namenom povečanja števila projektov na tem področju.

Komisija bo, med drugim preko zaveznitva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, nosilec projektov ponudila večjo podporo z namenom izboljšanja zrelosti projektov in njihove privlačnosti za banke, in sicer z dejavnostmi izmenjave znanja, ugotavljanjem dobrih praks ter povezovanjem vrhunskih nosilcev projektov s finančnimi institucijami.

Obzorje Evropa

Kot je bilo napovedano v dogovoru o čisti industriji, bo Komisija v okviru delovnega programa za obdobje 2026–2027 objavila vodilni razpis programa Obzorje Evropa v vrednosti približno 600 milijonov EUR za podporo projektom, primernim za uvedbo, tudi za obnovljiva in nizkoogljična goriva.

Z naslednjim razpisom programa Obzorje Evropa⁴³ za leto 2026 bo zagotovljenih skupaj 63,5 milijona EUR. Za projekte, osredotočene na obsežno proizvodnjo tekočih naprednih biogoriv in goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora bo na voljo 33 milijonov EUR, dodatnih 8 milijonov EUR pa za projekte, ki zagotavljajo vrednostne verige naprednih biogoriv in goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora. 22,5 milijona EUR bo namenjenih podpori inovativnim rešitvam za pretvorbo energije ter varnost nizkoogljičnih in brezogljičnih goriv v pomorskem prometu. Podprte bodo tudi nastajajoče rešitve za obnovljiva goriva. Prihodnji program dela programa Obzorje Evropa za obdobje 2026–2027 bi moral vključevati teme za

⁴¹ Skupina EIB, nacionalne spodbujevalne banke, multilateralne razvojne banke in regionalne razvojne banke.

⁴² Na primer, EIB je dala v okviru mandata InvestEU posojilo v višini več kot 400 milijonov EUR za obsežen projekt na področju biogoriv MOEVE v Andaluziji v vrednosti 1 milijarde EUR. Za obrat za proizvodnjo e-goriv INERATEC ERA One, največji tovrstni obrat v Evropi, je bila z EIB podpisana pogodba o posojilu v obliki tveganega kapitala v višini 40 milijonov EUR in odobrena so bila nepovratna sredstva v višini 30 milijonov EUR iz programa tveganega kapitala Breakthrough Energy Catalyst.

⁴³ Obzorje Evropa, sklop 5, razpis 02–2026 (WP 2025) (HORIZON-CL5-2026-02).

vzpostavitev medregionalnih vrednostnih verig tehnologij obnovljivih goriv po vsej EU ter za zmanjšanje tveganja tehnologij obnovljivih goriv s čezmejnimi predkomercialnimi javnimi naročili industrijskih vrednostnih verig obnovljivih goriv. Komisija namerava za prihodnji novi program dela programa Obzorje Evropa za obdobje 2026–2027 predstaviti dve vodilni temi načrta SET, ki zajemata trajnostna alternativna goriva z ocenjenim zneskom v višini 70 milijonov EUR.

Evropski svet za inovacije

Z razpisi Evropskega sveta za inovacije (EIC) je mogoče podpreti razvijalce obnovljivih in nizkoogljivih goriv, in sicer s financiranjem raziskav v zgodnji fazi preko „Iskalca EIC“ in s spodbujanjem pripravljenosti za trg preko „programa EIC za financiranje prehoda“. Poleg tega se lahko s „Pospeševalcem EIC“ in njegovim razpisom „STEP Scale Up“ podpre širitev podjetij, ki razvijajo inovacije na področju trajnostnih goriv. V okviru delovnega programa EIC za leto 2025 je bilo za „prodorne inovacije za mobilnost v prihodnosti“ ponujenih 50 milijonov EUR.

Ti projekti bodo okviru delovnega programa EIC za leto 2026, ki bo sprejet danes, še naprej upravičeni do sredstev iz razpisa EIC Scale Up v višini 300 milijonov EUR⁴⁴. Komisija razmišlja tudi o tem, da bi enako storila v programu za leto 2027⁴⁵, s podobnim proračunom, ki bi lahko pomagal podpreti razvijalce obnovljivih in nizkoogljivih goriv.

Podpora ETS za trajnostna in nizkoogljiva goriva

V okviru sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) je 20 milijonov pravic, ocenjenih na 1,6 milijarde EUR, rezerviranih za uporabo trajnostnih letalskih goriv s strani letalskih prevoznikov v obdobju 2024–2030⁴⁶. Cilj je spodbuditi prve uporabnike tako, da se v celoti ali delno pokrije razlika v ceni med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi. S tem se zmanjšuje vpliv uredbe ReFuelEU za letalstvo na konkurenčnost evropskih operaterjev, dokler cene trajnostnih letalskih goriv ne postanejo bolj stroškovno konkurenčne v primerjavi s fosilnimi gorivi. Za leto 2024 je podpora znašala približno 1,3 milijona pravic v vrednosti približno 100 milijonov EUR, razdeljenih 53 operaterjem.

Glede na potencial takega mehanizma za premoščanje cenovne vrzeli med fosilnimi in obnovljivimi nizkoogljivimi gorivi bo Komisija ocenila možnost razširitve podpore ETS za trajnostna letalska goriva v smislu obsega in trajanja za letalstvo ter preučila podoben mehanizem za trajnostna pomorska goriva, proizvedena v EU, brez poseganja v predloge o novih virih lastnih sredstev.

Vodilni ukrepi

⁴⁴ Ta razpis ima poseben cilj na področju trajnostnih goriv in goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora.

⁴⁵ Izziv „prodorne inovacije za mobilnost v prihodnosti“.

⁴⁶ Ta podpora dopolnjuje spodbudo v okviru EU ETS za uporabo trajnostnih letalskih goriv, saj operaterjem ni treba predati pravic za uporabo teh goriv – prednost, vredna približno 25 milijonov EUR v letu 2024.

Komisija bo:

- zagotovila 446 milijonov EUR v okviru razpisa sklada za inovacije za leto 2024 za štiri projekte na področju e-trajnostnih letalskih goriv in pet projektov na področju trajnostnih pomorskih goriv,
- organizirala dražbo evropske vodikove banke (sklad za inovacije) s predvidenimi sredstvi v višini 300 milijonov EUR za projekte z odjemalci v letalskem in pomorskem sektorju (4. četrtletje 2025),
- mobilizirala 2 milijardi EUR iz programa InvestEU za sektor trajnostnih alternativnih goriv (2026–2027),
- podprla skupino EIB pri mobilizaciji dodatnih naložb, tudi preko programa TechEU (2026),
- zagotovila okvirni proračun v višini 133,5 milijona EUR za podporo projektom raziskav in inovacij na področju tehnologij za obnovljiva goriva in industrijske vrednosti preko razpisa programa Obzorje Evropa in vodilnih pobud načrta SET (2026–2027),
- razmislila o razširitvi podpore za trajnostna letalska goriva v okviru EU ETS kot del njegovega prihodnjega pregleda ter preučila podobno podporo ali alternativne ukrepe za trajnostna pomorska goriva, proizvedena v EU (2026).

3.2 Razvoj novih instrumentov za odpravo nedelovanja trga

Deležniki so v posvetovanjih o tem načrtu nedvoumno poudarili, da mora EU razmisliti o **novem pristopu k zmanjševanju tveganja tržnih naložb poleg obstoječih orodij**, in sicer takem, ki bo odpravil temeljni vzrok cenovnih in prihodkovnih tveganj. Mehanizmi konkurenčnega zbiranja ponudb, kot so dvostranske dražbe, se v zvezi s tem priznavajo kot ključni instrument⁴⁷.

Da bi pospešila morebitno uvedbo dvostranske dražbe in preizkusila možne rešitve na ravni EU, bo Komisija do konca leta z zainteresiranimi državami članicami uradno vzpostavila „zavezništvo zgodnjih akterjev“ na visoki politični ravni, hkrati pa bo ocenila pogoje za srednjeročni posredniški mehanizem na ravni EU, ki bi moral podpirati polno izkoriščanje moči enotnega trga.

Razumevanje dvostranskih dražb

Države članice so vzpostavile mehanizme, kot so pogodbe na razliko, pogodbe na razliko za ogljik⁴⁸, „mehanizmi za gotovost prihodkov“ ter dvostranske dražbe⁴⁹. **Dvostranske dražbe uporabljajo posrednika na trgu za povezovanje proizvajalcev in kupcev goriv**, pri čemer na eni strani proizvajalcem goriv ponujajo dolgoročne pogodbe (npr. za 10–15 let), na drugi strani pa s kupci trajnostnih letalskih goriv ali trajnostnih pomorskih goriv sklepajo kratkoročne pogodbe (npr. eno- do triletno) za odjem teh goriv. **Nosilec projektov zagotavljajo gotovost glede prihodkov**, ki je potrebna za zagotovitev

⁴⁷ Draghijevo poročilo https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

⁴⁸ Pogodba na razliko zmanjšuje tržno tveganje tako, da se dobavitelju izplača razlika med vnaprej določeno referenčno ceno, ki odraža ceno konvencionalnega goriva, in „izvršilno ceno“, določeno na ravni, ki je potrebna, da je nova tehnologija izvedljiva. Sheme pogodb na razliko za ogljik so primerne za sektorje, ki jih zajema ETS.

⁴⁹ Za te mehanizme je potrebna odobritev državne pomoči s strani Komisije, kadar vključujejo sredstva držav članic. Nemčija in Nizozemska sta fundaciji H2 Global Foundation, ki je posrednica, zagotovili 600 milijonov EUR za skupni razpis za uvoz obnovljivega vodika v leto 2027 preko dvostranskih dražb.

financiranja za gradnjo novih proizvodnih obratov, hkrati pa prevzemajo finančna tveganja refinanciranja preko vrste kratkoročnih pogodb o odjemu.

Zavezništvo zgodnjih akterjev in pilotni projekt za skupno dvostransko dražbo

Komisija bo skupaj z državami članicami ustanovila delovno skupino za vzpostavitev konceptualnega okvira pilotne dražbe, ki naj bi bil dokončan do konca leta 2025. Cilj bo v letu 2026 mobilizirati vsaj 500 milijonov EUR za financiranje več obsežnih projektov preko **organizacije prve skupne dvostranske dražbe za e-trajnostna letalska goriva**. To bi bilo mogoče izvesti z uporabo obstoječih mehanizmov, kot je H2 Global Foundation⁵⁰.

V tem okviru bo Komisija zagotovila nadaljnjo podporo preko **orodja za usklajevanje konkurenčnosti**. **Komisija bo do konca leta vzpostavila pilotni projekt za proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv** za pomorski in letalski sektor z namenom olajšati skupno delo pri prvem pilotnem projektu skupne dvostranske dražbe na ravni EU ter zagotoviti potrebno finančno podporo.

Prizadevanja za dvostransko dražbo na ravni EU

Komisija bo na podlagi pilotnega ukrepa v začetku leta 2026 začela priprave za vzpostavitev mehanizma na ravni EU za **dvostransko dražbo na ravni EU za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv in trajnostnih pomorskih goriv** brez poseganja v predloge o naslednjem večletnem finančnem okviru in novih virih lastnih sredstev.

To bo vključevalo ugotovitev najboljših možnosti za zasnovo in upravljanje posrednika na trgu EU ter metodologij za mobilizacijo zadostnih sredstev na ravni EU in držav članic, lahko tudi preko sklada za inovacije in drugih instrumentov. Predlog za novi Evropski sklad za konkurenčnost bo omogočil podporo za obnovljiva in nizkoogljična goriva v obdobju 2028–2034, tudi preko postopkov oddaje naročil v obliki konkurenčnega zbiranja ponudb.

Komisija **bo nadalje analizirala ustrezne modele dražb**⁵¹. V ta namen se izvaja študija za oceno ustreznih okvirov upravljanja in ugotovitev pravnih zahtev, ki bi bile potrebne za izvedbo takih dražb.

3.3 Izboljšanje uporabe podpornih ukrepov na nacionalni ravni

Pomembna podpora se že zagotavlja preko različnih shem podpore držav članic⁵². Vendar bi lahko z boljšim usklajevanjem in izkoriščanjem takšne podpore dosegli dodatno povečanje učinkovitosti.

⁵⁰ <https://h2-global.org/>.

⁵¹ Študijo financira Evropski parlament, javni razpis je na voljo na <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/tender-details/5201c7be-3e33-43f6-b1e7-081412f75e34-CN>.

⁵² Na primer, danska shema v višini 36 milijonov EUR (268 milijonov DKK) za uporabo trajnostnih letalskih goriv na notranjih letih, francoski razpis v vrednosti 100 milijonov EUR za domačo proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv, nemška shema pomoči v višini 300 milijonov EUR za domačo proizvodnjo e-trajnostnih letalskih goriv, portugalska podporna shema v vrednosti do 40 milijonov EUR za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv, nizozemska shema v višini 150 milijonov EUR za razvoj

Komisija države članice poziva, da v celoti izkoristijo prožnost in poenostavitve, uvedene z **novimi pravili o državni pomoči**, ki spremljajo okvir za državno pomoč v okviru dogovora o čisti industriji (CISAF)⁵³. Poenostavljene zahteve glede združljivosti se uporabljajo za sheme državne pomoči, ki spodbujajo naložbene projekte za povečanje proizvodnih zmogljivosti za obnovljiva in nizkoogljična goriva ter za proizvodne zmogljivosti obratov in glavnih sestavnih delov, ki so potrebni za uvedbo zahtevanih ustreznih proizvodnih tehnologij.

Komisija države članice poziva še, da zagotovijo, da se z nacionalnimi ukrepi glede uporabe metana in mešanic ne bodo posredno uvajale ovire za čezmejno trgovino z biometanom in omejevala čezmejna razpoložljivost na enotnem trgu⁵⁴. Z uporabo **podatkovne zbirke Unije** bo preprečeno dvojno štetje zahtevkov in položeni bodo temelji za integriran enotni trg za biometan. Komisija bo sodelovala z državami članicami pri odpravljanju nedoslednosti glede upravičenosti subvencioniranega biometana v državah članicah, da bi olajšala uporabo trajnostnih pomorskih goriv⁵⁵.

Skupni evropski forum za **pomembne projekte skupnega evropskega interesa** bo do konca novembra 2025 odločil, ali bo obravnaval morebitnega kandidata za pomemben projekt skupnega evropskega interesa na področju obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za letalski in vodni promet⁵⁶. Ko je status kandidata potrjen, je Komisija preko novega vozlišča za podporo pri oblikovanju pripravljena pomagati državam članicam pri **zgodnji zasnovi** takega kandidata za pomemben projekt skupnega evropskega interesa.

Subvencije za fosilna goriva in sistemi obdavčitve vplivajo na cenovno razliko med fosilnimi gorivi ter obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi. Države članice spodbujamo, da pregledajo subvencije in sisteme obdavčitve ter **nujno zaključijo pogajanja o direktivi o obdavčitvi energije**.

Načrti za okrevanje in odpornost v okviru mehanizma za okrevanje in odpornost imajo ključno vlogo pri zelenem prehodu v vseh državah članicah. Načrti se izvajajo, vendar še vedno prihaja do zamud. Kot je bilo nedavno napovedano⁵⁷, imajo države članice na voljo različne možnosti, da zagotovijo popolno izvedbo svojih načrtov za okrevanje in odpornost. Še vedno je na voljo nekaj časa za sprejetje ukrepov, ki bi omogočili več naložb v proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, pod pogojem, da jih je mogoče dokončati do 31. avgusta 2026 in da jih države članice nujno vključijo v svoje revidirane načrte.

tehnologij na področju trajnostnih letalskih goriv ali grška shema v višini 300 milijonov EUR za trajnostna goriva v prometu, vključno s trajnostnimi letalskimi gorivi.

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

⁵⁴ Uporaba metana in njegovih mešanic je ena od možnih kratkoročnih do srednjeročnih rešitev za zmanjšanje emisij energetskega in prometnih sistemov EU, pod pogojem, da je mogoče omejiti emisije metana v ozračje.

⁵⁵ Države članice uporabljajo različne vrste subvencij za biometan. Nekatere sheme proizvajalcem omogočajo, da izkoristijo več kot eno subvencijo, lahko tudi iz različnih držav članic, kar lahko izkrivlja konkurenco. Te razlike vodijo do nedoslednih pravil o upravičenosti in certificiranju/potrdilo o izvoru ter neenakih profilov tveganja za vlagatelje, kar vpliva na uvajanje biometana.

⁵⁶ Odločitev o začetku faze določitve pomembnega projekta skupnega evropskega interesa morajo sprejeti države članice, odobriti pa jo mora Komisija na podlagi pravil o državni pomoči.

⁵⁷ COM(2025) 310 final.

Države članice morajo po zakonu **prihodke iz EU ETS** uporabiti za naložbe v podnebne ukrepe, ki lahko vključujejo ukrepe za razogljičenje letalskega in pomorskega sektorja, med drugim s proizvodnjo in uporabo trajnostnih goriv, izboljšanjem energetske učinkovitosti ladij in zrakoplovov ter naložbami v inovativne tehnologije in trajnostno infrastrukturo, kot so okolju prijazna letališča in pristanišča. Nekatere države članice take prihodke dodeljujejo letalskemu in vodnemu sektorju, s čimer podpirajo in zagotavljajo boljšo predvidljivost svojih naložb. Države članice spodbujamo, naj del prihodkov, ki jih prejmejo iz EU ETS, uporabijo za naložbe v razogljičenje pomorskega in letalskega sektorja, tudi preko obnovljivih in nizkoogljičnih goriv.

Vodilni ukrepi

Komisija:

- *bo sodelovala z državami članicami pri vzpostavitvi skupne pilotne dvostranske dražbe za proizvodnjo e-trajnostnih letalskih goriv v EU v vrednosti 500 milijonov EUR (2025–2026),*
- *bo v okviru orodja za usklajevanje konkurenčnosti začela pilotni projekt za proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za pomorski in letalski sektor (2026),*
- *si bo prizadevala za določitev morebitnega pomembnega projekta skupnega evropskega interesa na področju trajnostnih letalskih goriv in trajnostnih pomorskih goriv (2026),*
- *bo ocenila izvedljivost vzpostavitve pristopa na ravni EU k dvostranskim dražbam za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv/trajnostnih pomorskih goriv (2025–2027),*
- *bo spodbujala države članice, da dodelijo ustrezne prihodke iz ETS za pomorski in letalski sektor, tudi za proizvodnjo trajnostnih in nizkoogljičnih goriv.*

3.4 Zagotavljanje dobrih omogočitvenih pogojev za tržne naložbe

Za pravilno delovanje enotnega trga je treba vse regulativne določbe izvajati in prenesti hitro, pravilno in dosledno. To zadeva zlasti razmerje med direktivo o energiji iz obnovljivih virov ter uredbama ReFuelEU za letalstvo in FuelEU za pomorstvo.

Komisija opozarja, da uredba ReFuelEU za letalstvo določa harmonizirane zahteve za dobavo trajnostnih letalskih goriv in e-trajnostnih letalskih goriv na enotnem trgu EU, da bi se ohranili enaki konkurenčni pogoji za enotni trg zračnega prevoza. Pri pomorskem prometu pa so okoliščine drugačne, saj zanj v EU zaradi drugačnega profila delovanja sektorja še ne veljajo posebni cilji dobave. Vendar morajo države članice v skladu z direktivo o energiji iz obnovljivih virov dobavitelje pomorskega goriva že vključiti v mehanizme za spodbujanje uporabe energije iz obnovljivih virov v prometu. Komisija bo še naprej sodelovala z državami članicami, da bi spodbudila dobavo trajnostnih pomorskih goriv za doseganje ciljev iz direktive o energiji iz obnovljivih virov in uredbe FuelEU za pomorstvo ter hkrati preprečila izkrivljanje trga. Spodbujanju razpoložljivosti trajnostnih pomorskih goriv v pristaniščih EU bo namenjena posebna pozornost pri pripravi prihodnjega svežnja o energetski uniji ali okvira za energijo iz obnovljivih virov, ki bo predstavljen leta 2026⁵⁸, in se bo upoštevalo v tristranski pogodbi za

⁵⁸ Ta okvir bo vključeval zakonodajne predloge za vzpostavitev okvira za energetske učinkovitost in okvira za energijo iz obnovljivih virov leta 2026.

biometan, kot je napovedano v načrtu Komisije za postopno opuščanje preostalega uvoza ruske energije.

Komisija bo ocenila tudi, kako reševati izzive v zvezi s težavami operaterjev zrakoplovov pri pridobivanju informacij in dokumentov o cenah, količinah in lokacijah dobavljenih trajnostnih letalskih goriv ter pri dostopu do infrastrukture za distribucijo goriva na letališčih za samooskrbo. Letalske prevoznike spodbujamo, da se pridružijo prejemnikom oznake emisij iz letov, ki potnike obvešča o ogljičnem odtisu letalskih prevoznikov, kar odraža uporabo trajnostnih letalskih goriv in posodobitev flote.

Komisija bo na podlagi izkušenj z zmanjševanjem finančnih tveganj projektov vetrne in sončne energije⁵⁹ preučila, kako bi lahko pogodbe o nakupu električne energije razširili na proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ko bodo ti trgi bolj razviti. Na podlagi izkušenj z vetrno energijo in omrežji na morju pa bo Komisija olajšala tudi sklenitev tristranske pogodbe za trajnostna letalska goriva in trajnostna pomorska goriva za skladiščenje ter za biometan prek zavezništva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv.

Glede na raznolikost trajnostnih pomorskih goriv in različne strategije energetskega prehoda operaterjev zagotovitev razpoložljivosti vseh goriv v vseh pristaniščih ne bo ekonomsko izvedljiva. Ker bodo količine e-trajnostnih letalskih goriv in naprednih biogoriv, ki bodo proizvedene v prihodnjih letih, majhne, pa bo kratkoročno težko zagotoviti tudi oskrbo vseh letališč v EU. Komisija bo ocenila izvedljivost in možnosti zasnove za možne mehanizme, ki uporabljajo certifikate trajnostnih letalskih goriv in trajnostnih pomorskih goriv, s katerimi se lahko trguje, ter ocenila časovno določene možnosti sistema certifikatov, s katerimi se lahko trguje (*book and claim*). Takšen sistem bi moral upoštevati obstoječe sisteme certificiranja trajnostnosti⁶⁰.

Komisija bo leta 2026 začela izvajati tudi študijo, da bi ocenila vprašanje razogljičenja sektorja prevoza po celinskih plovni poteh in določila morebitne regulativne spremembe, ki bi lahko prispevale k uporabi alternativnih goriv.

3.5 Ukrepi za poenostavitev izvajanja obstoječega regulativnega okvira

Izkušnje iz zgodnjih faz izvajanja uredbe ReFuelEU za letalstvo so pokazale, da bi bilo mogoče naložbe v nove zmogljivosti za trajnostna letalska goriva dodatno spodbuditi s krepitvijo preglednosti trga in zmanjšanjem upravnega bremena. V ta namen bo Komisija ocenila **načine za pojasnitev obveznosti dobaviteljev letalskega goriva**, vključno s takojšnjim zagotavljanjem dokumentov o trajnostnih letalskih gorivih operaterjem zrakoplovov, zagotavljanjem sledljivosti količin trajnostnih letalskih goriv in certifikatov trajnostnosti do končne porabe pri operaterjih zrakoplovov ter povezovanjem podatkovne zbirke Unije s portalom agencije EASA za trajnostnost, da bi se omogočila uporaba podatkov iz podatkovne zbirke Unije.

⁵⁹ Npr. sodelovanje Komisije in EIB v pilotnem projektu v okvirni vrednosti 500 milijonov EUR.

⁶⁰ Certificiranje v skladu z direktivo o energiji iz obnovljivih virov in potrebe po sledljivosti goriva do končne porabe preko podatkovne zbirke Unije.

Komisija bo preučila tudi možnosti za **poenostavitev in nadaljnjo digitalizacijo zahtev glede poročanja**⁶¹, vključno s tistimi, ki izhajajo iz obveznosti v zvezi s preprečevanjem prevoza presežnega goriva. Poleg tega Komisija načrtuje nadaljnjo krepitev pravil o certificiranju trajnostnosti ter uveljavitev **obvezne uporabe podatkovne zbirke Unije**, da bi bile v njej zajete surovine. Da bi omogočili popolno sledljivost obnovljivih in nizkoogljičnih goriv preko portala agencije EASA za trajnostnost vse do končne uporabe, je treba podatkovno zbirko Unije razširiti in nadgraditi⁶².

Na področju pomorstva bo Komisija na podlagi izkušenj iz prvih obdobj poročanja ocenila možnost **poenostavitve spremljanja in preverjanja uporabe pomorskih goriv**. Preučila bo možnost razvoja enotnega okvira za spremljanje, poročanje in preverjanje za razogljčenje pomorstva, ki bi služil tako ETS za pomorstvo kot tudi FuelEU ter bi imel pomemben potencial za zmanjšanje upravnih bremen ladjarskih družb, preveriteljev in držav članic⁶³. To bo upoštevano pri prihodnjem pregledu EU ETS, enotnega okvira za spremljanje, poročanje in preverjanje in uredbe FuelEU za pomorstvo. Prihodnja pristaniška strategija EU, ki naj bi bila sprejeta v drugem četrtletju 2026, bo podpirala pristanišča pri izpolnjevanju njihovih vlog v energetskem prehodu in kot energetskih vozlišč. Industrijska pomorska strategija EU, ki bo sprejeta skupaj s pristaniško strategijo, bo okrepila evropsko pomorsko proizvodno in tehnološko bazo, zlasti na področju novih tehnologij, ki jih spodbuja večja uporaba trajnostnih goriv. V skladu z obstoječimi pravnimi obveznostmi bosta pregledana tudi EU ETS in uredba FuelEU za pomorstvo. Upoštevano bo sprejetje globalnih ukrepov v IMO.

Komisija bo kmalu predlagala **akt o pospeševanju industrije** z ukrepi za podporo razogljčenju energetsko intenzivnih industrij, vključno z rafinerijami za proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Vodik, dobavljen brezemisijemskim zrakoplovom, se lahko všteva v cilje glede e-trajnostnih letalskih goriv. Komisija bo podprla operacionalizacijo posredovalnice EU za trajnostna letalska goriva, ki bo na trg prinesla nove poti za trajnostna letalska goriva, in vzpostavila sodelovalno mrežo regionalnih centrov odličnosti⁶⁴, ki bo dopolnjevala zavezništvo za brezemisijemsko letalstvo.

Za večjo stroškovno konkurenčnost e-goriv sta ključna zagotavljanje dodatne zmogljivosti za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov, namenjene vodik, in zniževanje njenih stroškov. Komisija bo nadalje ocenila, kako olajšati dostop do surovin v okviru učinkovitosti okvira za vodik. Prav tako je proizvajalcem e-goriv pomembno zagotoviti gotovost, da se bo gorivo iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, ki ga uporabljajo, tudi v prihodnje upoštevalo pri doseganju ciljev. Komisija bo preučila merila za zaščito obstoječih naložb, če bi prihodnji pregledi regulativnega okvira privedli do sprememb ustreznih določb za proizvodne vloške.

Vodilni ukrepi

⁶¹ Cilj je vzpostaviti enotno vstopno točko za podatke za vse obveznosti poročanja.

⁶² Nosilci projektov opozarjajo tudi na izzive v zvezi z razlago upravičenosti določenih naprednih bioloških surovin. V ta namen bo Komisija zagotovila dodatna navodila v okviru revizije Izvedbene uredbe 2022/996.

⁶³ Vključno z usklajevanjem opredelitev in elementov zasnove, kot je odgovorni subjekt.

⁶⁴ Centri bodo podpirali usklajeno uvajanje infrastrukture in storitev ter spodbujali regulativno okolje, ki bo omogočalo učinkovito delovanje brezemisijemskih zrakoplovov.

Komisija:

- si bo prizadevala za razširitev pogodb o nakupu električne energije na obnovljiva in nizkoogljična goriva (2026),
- bo ocenila načine za povečanje razpoložljivosti trajnostnih pomorskih goriv v pristaniščih v okviru svežnja o energetski uniji za prihodnje desetletje (2026),
- bo ocenila možne mehanizme, ki uporabljajo trajnostna letalska goriva in trajnostna pomorska goriva, s katerimi se lahko trguje, ter ocenila možnosti sistema certifikatov, s katerimi se lahko trguje,
- bo upoštevala potrebe pomorskega sektorja v tristranski pogodbi za biometan in si prizadevala za razvoj tristranske pogodbe za trajnostna letalska goriva in trajnostna pomorska goriva preko zavezništva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv (2026),
- bo izboljšala uskladitev in poenostavila poročanje za letalski in pomorski sektor,
- bo preučila ukrepe za zaščito naložb zgodnjih akterjev v okviru svežnja o energetski uniji za prihodnje desetletje (2026),
- bo pregledala EU ETS in uredbo FuelEU za pomorstvo, ko bo sprejet okvir IMO za neto ničelne emisije.

4. STRATEŠKA PARTNERSTVA IN GLOBALNO SODELOVANJE ZA SPODBUJANJE DOBAVE TRAJNOSTNIH GORIV

EU je imela ključno vlogo pri doseganju znatnega napredka pri svetovnih zavezah za ukrepanje v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva (ICAO) in pri ukrepih, ki jih obravnava Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Mednarodno sodelovanje bo še naprej ključno za vzpostavitev vodilnega svetovnega trga za obnovljiva in nizkoogljična goriva. Svetovni trg bo ustvaril priložnosti za evropsko industrijo in koristil lokalnim gospodarstvom, hkrati pa okrepil naše vezi z mednarodnimi partnerji ter preprečil selitev virov CO₂. Za dopolnitev domače proizvodnje goriv, zlasti v začetni fazi povečevanja, bodo potrebna obnovljiva in nizkoogljična goriva iz partnerskih držav, pod pogojem izpolnjevanja okoljskih standardov in predpisov EU ali enakovrednih standardov in predpisov, vključno s shemo CORSIA. Hkrati je treba sprejeti ukrepe za zaščito naložb v EU, da bi preprečili goljufije in zagotovili enake konkurenčne pogoje⁶⁵. Podpora partnerskih držav pri ambicioznih zavezujočih mednarodnih sporazumih je ključna za izvajanje teh partnerstev.

4.1 Spodbujanje mednarodnih partnerstev za diverzifikacijo, dostop do trga in globalni cilj

Sporazumi o prosti trgovini in vzajemno koristna mednarodna partnerstva so še vedno ključnega pomena za povečanje diverzifikacije in dostopa do trgov, saj so v pomoč pri zagotavljanju uvoza obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter surovin in olajšujejo uvoz/izvoz čistih tehnologij v skladu z nedavno sprejetim predlogom uredbe o „Globalni Evropi“. V ta namen bo Komisija čim bolj izkoristila sporazume o prosti trgovini ter partnerstva za čisto trgovino in naložbe, da bi olajšala financiranje infrastrukture za proizvodnjo, skladiščenje trajnostnih letalskih goriv/trajnostnih

⁶⁵ ISCC, *ISCC Response to Recent Suspected Cases of Mislabeling of Advanced Biodiesel* (Odziv ISCC na nedavne domnevne primere napačnega označevanja naprednega biodizla), 2023.

pomorskih goriv ali oskrbo z njimi v partnerskih državah, kadar to ne predstavlja konkurenčne grožnje za pristanišča EU. Ti podsektorji so bili v okviru strategije Global Gateway opredeljeni kot vodilni projekti. Kot je navedeno v skupnem sporočilu o globalni podnebni in energetski viziji EU⁶⁶, bo EU preko strategije Global Gateway podpirala izvajanje velikih vodilnih projektov v partnerskih državah. Sporazum o prosti trgovini s Čilom že vsebuje posebne določbe za olajšanje trgovine in naložb v goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, vključno s trajnostnimi letalskimi gorivi in trajnostnimi pomorskimi gorivi, ter za odpravo izkrivljanj. EU je takšne ureditve predlagala tudi v tekočih pogajanjih s Tajsko, Avstralijo, Filipini in Združenimi arabskimi emirati⁶⁷.

Namen prvega partnerstva za čisto trgovino in naložbe z Južno Afriko je poglobiti sodelovanje na področju čiste trgovine, ustvariti priložnosti za trajnostne naložbe ter spodbujati čiste tehnologije EU in Južne Afrike v skladu z dogovorom o čisti industriji. Partnerstvo za čisto trgovino in naložbe bo podpiralo sodelovanje v strateških čistih dobavnih verigah, vključno s trajnostnimi gorivi v prometu v letalskem in pomorskem sektorju ter s tem povezano infrastrukturo.

Na področju **letalstva** EU skupaj z ICAO in agencijo EASA izvaja projekt pomoči, krepitve zmogljivosti in usposabljanja za trajnostna letalska goriva (ACT-SAF) v skladu s strateškim ciljem ICAO, da se vključijo vse države. Komisija bo še naprej sodelovala s partnerskimi državami v Afriki, Latinski Ameriki ter karibski in azijsko-pacifiški regiji, pa tudi z ustreznimi organizacijami ZN, da bi podprla razvoj, proizvodnjo in uporabo trajnostnih letalskih goriv. Kratkoročno bo Komisija začela nov projekt partnerstva v letalstvu v Latinski Ameriki in na Karibih, ki vključuje podporo za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv. EU bo sodelovala tudi pri izmenjavi znanja in izkušenj, pridobljenih v okviru zavezništva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, s pobudo ICAO Finvest Hub, da bi podprla nastanek podobnih platform na regionalni in svetovni ravni. Prizadevala si bo nadalje okrepiti sodelovanje z Afriško unijo na področju trajnostnih goriv, tudi s podpiranjem prizadevanj za prenos dobrih praks zavezništva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v Afriko⁶⁸.

Kar zadeva **pomorski** promet, je Komisija po vsem svetu (tj. v Latinski Ameriki, podsaharski Afriki in Aziji) določila strateška pristanišča, ki imajo velik potencial za proizvodnjo trajnostnih pomorskih goriv in oskrbovanje z njimi. Komisija bo pospešila uvajanje takih goriv tako, da bo prispevala k vzpostavitvi zelenih ladijskih koridorjev/vozlišč. Pobuda za zelene ladijske koridorje Global Gateway je v zgodnji fazi izvajanja, pri čemer EU daje prednost partnerstvu za razogljičenje pomorskega prometa. Komisija predlaga tudi možnost dodelitve neposrednih nepovratnih sredstev zasebnim subjektom v podporo projektom, ki so v strateškem interesu EU⁶⁹. To bi koristilo tako letalskemu kot tudi pomorskemu sektorju.

⁶⁶ JOIN(2025) 25 final.

⁶⁷ Na primer, izvozne monopole, dvojne cene ali netarifne ovire za trgovino in naložbe.

⁶⁸ Projekt pomoči, krepitve zmogljivosti in usposabljanja za trajnostna letalska goriva, ki ga financira EU ter izvajata ICAO in agencija EASA, podpira Indijo in 14 afriških držav: Kamerun, Slonokoščeno obalo, Egipt, Ekvatorialno Gvinejo, Etiopijo, Kenijo, Madagaskar, Mavretanijo, Maroko, Mozambik, Nigerijo, Ruando, Senegal in Južno Afriko s proračunom v višini 4 milijone EUR.

⁶⁹ COM(2025) 551 final, uvodna izjava 70, člen 20(10) in (11).

Komisija bo prav tako olajšala razvoj vrednostnih verig obnovljivih in nizkoogljičnih goriv kot del širših prizadevanj za podporo trajnostni mobilnosti in prometnim rešitvam na Zahodnem Balkanu, v Ukrajini in Moldaviji ter v celotni regiji Črnega morja⁷⁰, kar je nepogrešljivo za poveztljivost, energetska varnost in regionalna stabilnost Unije.

Komisija je predlagala, da bi obnovljiva in nizkoogljična goriva opredelili kot ključno prednostno nalogo v okviru novega pakta za Sredozemlje⁷¹ s ciljem okrepiti skupno zavezo proizvodnji in uporabi teh goriv, pospeševati izmenjavo znanja ter spodbujati sodelovanje zasebnega sektorja.

4.2 Delo v mednarodnih organizacijah za svetovni trg goriv

Okvir IMO za neto ničelne emisije v pomorskem prometu, tj. prvi globalni okvir, je bil predlagan z namenom zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in doseganja neto ničelnih emisij iz mednarodnega ladijskega prometa do ali okoli leta 2050. Čeprav je bilo sprejetje globalnega okvira preloženo za eno leto, bo Unija še naprej sodelovala pri pripravi globalnega okvira v okviru IMO in z mednarodnimi partnerji.

Zaradi odločnega vodstva EU in njenih držav članic je bil nedavno dosežen napredek tudi pri ICAO. Države članice ICAO so leta 2022 sprejele dolgoročni zeleni cilj za mednarodno letalstvo, da do leta 2050 dosežejo neto ničelne emisije ogljika, pri čemer so bila trajnostna letalska goriva prepoznana kot glavni dejavnik za doseganje zmanjšanja emisij. Leta 2023 je bil sprejet globalni zeleni cilj za zmanjšanje emisij iz mednarodnega letalstva za 5 % do leta 2030 z uporabo trajnostnih letalskih goriv in drugih čistejših virov energije za letalstvo (v primerjavi z uporabo čistejše energije brez emisij).

Države članice ICAO so septembra 2025 pozvale k široki uvedbi sheme CORSIA kot globalne tržno zasnovane sheme za mednarodno letalstvo.

4.3 Prizadevanja za skupne standarde na svetovni ravni

Komisija poudarja pomen mednarodnega sodelovanja pri vzpostavljanju trdnih meril trajnostnosti, preglednih in primerljivih izračunih emisij trajnostnih goriv v življenjskem ciklu ter pri izboljšanju združljivosti, robustnosti in zanesljivosti certificiranja. Tako sodelovanje na področju trdnih okvirov za trajnostnost in izračun emisij omogoča izboljšanje enakih konkurenčnih pogojev na trgih ter zmanjšuje tveganje selitve virov CO₂ in upravno breme. V zvezi s tem si bomo še naprej prizadevali za dvojno skladnost trajnostnih letalskih goriv v okviru direktive o energiji iz obnovljivih virov in sheme CORSIA ter za krepitev sheme CORSIA. V pomorskem sektorju certificiranje na podlagi direktive o energiji iz obnovljivih virov poteka tako v EU kot tudi v državah nečlanicah EU, medtem ko na svetovni ravni pravila za certificiranje pripravlja IMO.

4.4 Spremljanje trga in instrumenti trgovinske zaščite

⁷⁰ JOIN(2025) 135 final.

⁷¹ JOIN(2025) 26 final.

Uvoz na trg EU bi moral potekati pod poštenimi pogoji, da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje za subjekte EU. Instrumenti trgovinske zaščite EU predstavljajo učinkovito sredstvo za odvrčanje od nepoštenih praks in sprejemanje popravnih ukrepov proti morebitnemu škodljivemu uvozu. Komisija je pripravljena uporabiti instrumente trgovinske zaščite, ki jih ima na voljo, če bi se to izkazalo za potrebno. Trenutno krepi spremljanje uvoza proizvodov iz držav nečlanic EU, da bi zaznala morebitno škodljivo povečanje uvoza, tudi za biogoriva.

Neenotna globalna pravila v letalskem in pomorskem sektorju bi lahko povzročila prenos prometa in emisij onkraj meja EU. Komisija bo ocenila tveganje⁷² in po potrebi razmislila o ukrepih, potrebnih za ohranitev enakih konkurenčnih pogojev.

5. SKLEP

Prehod na novo energetska osnovo v prometu ponuja **znatne priložnosti za industrijsko rast in ustvarjanje delovnih mest v EU**, hkrati pa pomaga EU **povečati strateško avtonomijo, diverzificirati oskrbo z energijo in pomembno prispevati k razogljičenju prometnega sektorja**.

Čeprav cestni promet napreduje pri prehodu na brezemisijsko mobilnost in je železniški sektor elektrificiral znaten delež svojih dejavnosti, je razogljičenje letalstva in vodnega prometa še vedno v zgodnji fazi. Hitro moramo povečati zmogljivosti za obnovljiva in nizkoogljična goriva v EU in zunaj nje. Izziv je pereč, toda ne nepremagljiv. **Vzpostavljen je dolgoročni regulativni okvir za povečanje povpraševanja po takih gorivih v EU, ki bo ostal v veljavi. Povečanje domače proizvodnje in uporabe je ključnega pomena, enako pa velja tudi za mednarodno sodelovanje** pri spodbujanju svetovne proizvodnje in uporabe, ne le za doseganje globalnih podnebnih ciljev in razogljičenje prometa, temveč tudi za zagotavljanje razvojnih priložnosti za partnerske države ob hkratnem zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za našo industrijo.

Da bi bil ta prehod uspešen, je treba znatno okrepiti podporo in zmanjšati tveganje naložb v širjenje trga ustreznih tehnologij, pri čemer je treba v ospredje odločno postaviti obnovljiva in nizkoogljična goriva ter surovine zanje iz trajnostnih virov.

⁷² Ekonomska študija Komisije za oceno morebitne selitve virov CO₂ v letalskem in pomorskem sektorju ter blažilnih ukrepov, v prihodnosti pa so možne tudi druge študije.