



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.11.2025
COM(2025) 664 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

En investeringsplan för hållbara transporter

1. INLEDNING

Mobilitet och transport av passagerare och gods är ryggraden i industrins tillväxt och konkurrenskraft. Det förbinder EU med resten av världen, vilket ger allmänheten möjligheter att resa och företagen att blomstra i sin verksamhet. Samtidigt har EU en överordnad ambition att minska växthusgasutsläppen från transporter – som fortfarande ligger envist högt – med 90 % senast 2050. Detta går att uppnå genom att göra transporterna effektivare, bland annat genom multimodal mobilitet, elektrifiering och övergång till förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Sådana bränslen är särskilt viktiga¹ för luftfarts- och sjöfartssektorerna, som står för omkring 8,4 % av EU:s totala växthusgasutsläpp, eftersom de bara marginellt kan utnyttja elektrifieringen. I omställningen till en klimatneutral ekonomi blir alla transportsätt i olika grad beroende av att använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen².

Som betonas i rapporten om EU:s framtida konkurrenskraft³ **är det avgörande att investera i förnybar och koldioxidsnål teknik för att fasa ut fossila bränslen och öka såväl industrins konkurrenskraft som energitryggheten**, så att vi blir mindre beroende av import av fossila bränslen. I rapporten understryks att det behövs en strategisk ram som sammanför både tillgång och efterfrågan på dessa bränslen i EU.

De viktiga politiska komponenterna för en sådan ram finns redan:

- EU har ett omfattande regelverk för att främja förnybar och koldioxidsnål teknik, däribland ReFuelEU Aviation-förordningen⁴ och FuelEU Maritime-förordningen⁵, det reviderade direktivet om förnybar energi⁶ och förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel⁷.
- Den internationella politiska utvecklingen driver på i samma riktning: Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har åtagit sig att genom sitt ramverk för nettonollutsläpp uppnå nettonollutsläpp för sjötransport senast 2050, även om inte detta är antaget av IMO:s medlemsstater. Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) erkänner att hållbara flygbränslen⁸ är den främsta möjliggörande faktorn för minskade utsläpp.

Men detta räcker inte. Investeringsförhållandena på marknaden i EU måste förbättras. I annat fall kommer efterfrågan att i hög grad tillgodoses av produktion utanför EU, vilket ger

¹ Kousoulidou m.fl. *Biofuels in aviation: Fuel demand and CO2 emissions evolution in Europe toward 2030*, 2016.

² Enligt konsekvensbedömningen avseende klimatmålet för 2040 kommer personbilar med förbränningsmotor att ha en andel på 26 % av EU:s bilpark, medan batteridrivna elfordon ska utgöra 57–58 %. Den totala energiförbrukningen kommer samtidigt att sjunka avsevärt på grund av elfordonens högre energieffektivitet, och även om efterfrågan på biobränslen väntas öka fram till 2030 avtar den därefter genom den ökande andelen elektrifiering.

³ Rapporten om EU:s framtida konkurrenskraft, *A competitiveness strategy for Europe*, 2025 (inte översatt till svenska).

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 Hållbara flygbränslen är sådana flygbränslen som är godkända enligt ASTM 7566-standard och är utformade som en drop-in-lösning för traditionellt jetbränsle, så att luftfartyg kan använda dem utan att behöva ändra på motorer eller infrastruktur. De kan produceras från hållbara biologiska råvaror genom olika metoder (hållbara flygbiobränslen). De kan även produceras syntetiskt (syntetiska hållbara flygbränslen).

upphov till nya beroendeförhållanden i de avancerade produktionsprojekten⁹. Investeringarna i produktionsanläggningar i regioner utanför EU ökar¹⁰. Med denna tilltagande konkurrens är det angeläget att skala upp produktionen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i EU. Europeiska företag innehar fortfarande 60 % av de innovativa patenten på detta område globalt, och besitter större delen av världens kommersiella anläggningar för avancerade biobränslen. Vi bör inte tappa det tekniska ledarskapet utan i stället forma denna framväxande globala ledande marknad.

Denna investeringsplan för hållbara transporter är inriktad på förnybara och koldioxidsnåla bränslen för luft- och vattenvägstransport, och kompletterar förslag som omfattar andra transportsätt. Den industriella strategin för vägtransport beskrivs i handlingsplanen för fordonsindustrin¹¹. Genomförandet av den planen pågår, främst i och med den kommande översynen av koldioxidnormerna för bilar och lätta nyttofordon samt förslaget om rena fordonsparker hos företagen. Det kommande stödpaketet för batterier kommer att stödja elektrifieringen av flera transportsätt, och åtgärder planeras för att påskynda utbyggnaden av infrastrukturen. Inom de närmaste månaderna väntas även åtgärder angående tunga fordon och deras tillhörande infrastruktur. På samma sätt ger EU redan omfattande stöd till att utveckla ett ändamålsenligt och effektivt järnvägssystem, närmare bestämt genom den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det sker bl.a. i form av ekonomiskt stöd, exempelvis via Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), och handlingsplanen för höghastighetsjärnväg, som offentliggörs samtidigt som denna plan.

Luft- och vattenvägstransporten är emellertid fortfarande nästan helt beroende av konventionellt bränsle. I denna plan är det angeläget att fokusera på luftfartens och sjöfartens behov, då dessa sektorer måste uppnå högt ställda utsläppsminskningsmål 2030 och främst måste förlita sig på förnybara och koldioxidsnåla bränslen för att kunna fasa ut fossila bränslen.

Det är **nu det är dags att handla**. Denna investeringsplan för hållbara transporter kartlägger investeringsbehoven och beskriver åtgärder för att bättre utnyttja de befintliga EU-finansieringsprogrammen till stöd för de investeringar som krävs, med fokus på sektorerna för luftfart och vattenvägar. I planen införs åtgärder till stöd för att genomföra regelverket, och i den beskrivs åtgärder för att uppnå större marknadspåverkan genom bättre samordning av stödet på medlemsstatsnivå och genom bättre internationellt samarbete.

2. ATT SÄTTA RIKTNINGEN FÖR ÅTGÄRDERNA FÖR LUFT- OCH VATTENVÄGSTRANSPORT

2.1 Svårigheter på marknaden

Mål enligt ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime

⁹ Europeiska kommissionen, *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels*, 2024.

¹⁰ Enligt *International e-fuels observatory, 2025 edition* och information baserad på samråd med sakkunniga är Project Frontrunner i Texas under konstruktion (syntetiska hållbara flygbränslen), och flera projekt för syntetisk metanol i Kina har fått slutligt investeringsbeslut eller är under konstruktion, <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_sv.

För att uppnå dessa mål, som är avgörande för Europas konkurrenskraft och globala ledarskap, är det nödvändigt med fortsatt uppskalning av de nuvarande marknadsvolymerna, även för syntetiska bränslen (e-bränslen).

Enligt **ReFuelEU Aviation** behöver andelen hållbara flygbränslen som tillhandahålls på flygplatser i EU öka från 2 % (motsvarande ungefär 0,9 miljoner ton hållbara flygbränslen eller 0,92 miljoner ton oljeekvivalenter) 2025 till 6 % 2030, till 20 % 2035 och därefter 70 % (32,5 miljoner ton eller 33,4 miljoner ton oljeekvivalenter) senast 2050. Den minimiandel som krävs för syntetiska hållbara flygbränslen börjar med 1,2 % 2030, stiger till 5 % (2,2 till 2,3 miljoner ton syntetiska hållbara flygbränslen, eller 2,26 till 2,36 miljoner ton oljeekvivalenter) 2035 och ökar till 35 % (16,25 miljoner ton eller 16,7 miljoner ton oljeekvivalenter) 2050.

Enligt **FuelEU Maritime** är minskningsmålet för växthusgasutsläppsintensitet 14,5 % till 2035, men når 80 % till 2050. Hållbara marina bränslen får stor betydelse för att klara målen i FuelEU Maritime (uppskattad mängd är ca 11,3 miljoner ton oljeekvivalenter i hållbara marina bränslen för 2035)¹². Om andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung¹³ (syntetiska hållbara marina bränslen) är mindre än 1 % 2031, ska det från och med den 1 januari 2034 tillämpas en obligatorisk kvot på 2 % sådana bränslen (motsvarande 0,56 miljoner ton syntetiska hållbara marina bränslen). El från landströmsförsörjning förväntas stå för omkring 1,4 % av den totala energianvändningen på fartyg senast 2035.

Aktuella marknadsförhållanden

Mycket teknik för förnybart eller koldioxidsnålt bränsle har just nu låg marknadsmognad. Beträffande flygbränslen är för närvarande metoden med hydrerade estrar och fettsyror den som används mest allmänt för att producera hållbara flygbränslen. Mycket annan teknik är på pilot- eller demonstrationsstadiet¹⁴. För sjöfarten används i stor utsträckning teknik med fettsyrametylestrar tack vare dess allmänna miljöfördelar sett till utsläpp från källa till kölvatten, när de blandas med marin olja och gasolja. Även biometan är en mogen teknik. Beträffande e-bränslen är sådana inte tillgängliga i kommersiell skala för något av transportsätten.

Det största hindret mot att få marknaden att expandera är den **stora prisskillnaden mellan å ena sidan förnybara och koldioxidsnåla bränslen, och å andra sidan konventionella bränslen**. Efterfrågan på koldioxidsnåla och förnybara bränslen släpar efter i och med att de medför betydligt högre driftskostnader för flygbolag och rederier. **Dagens prisskillnad ligger mellan två och tio gånger**¹⁵. Kostnaderna förväntas sjunka under de kommande åren, delvis tack vare stordriftsfördelar och ny produktionsteknik. Osäkerhet kring förväntade priser och intäkter leder dock till att investerare tvekar. Det gäller särskilt syntetiska hållbara flygbränslen och syntetiska hållbara marina bränslen, där höga kapitalkostnader och höga pris- och intäktsrisker för närvarande undergräver affärsnyttan. Över 40 projekt för produktion av e-bränsle befinner sig på planeringsstadiet i EU, men hittills har inget kunnat nå så långt som till ett slutligt

¹² Hållbara marina bränslen kan produceras från olika källor, däribland biobaserade råvaror, fossilt avfall eller från förnybar och koldioxidsnål energi (syntetiska hållbara marina bränslen). Sektorns efterfrågan förväntas ligga på 6,4 miljoner ton hållbara marina bränslen och 4,6 miljoner ton syntetiska hållbara marina bränslen för att uppnå målen för 2035 i FuelEU Maritime, se SWD(2024) 63 final.

¹³ Enligt definitionen i direktivet om förnybar energi.

¹⁴ Sådan teknik innefattar förgasning + Fischer Tropsch (FT) och Alcohol to Jet (AtJ).

¹⁵ Easa, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*, 2025, där e-bränslen är den dyraste lösningen.

investeringsbeslut. **Olika behov kring avtalen utgör ett hinder för att marknaden ska kunna ta fart.** Bränsleproducenterna eftersträvar långsiktiga offtake-avtal för bränsle för att kunna betala av på kostsamma investeringar, medan verksamhetsutövarna är vana vid kortsiktiga leveransavtal så de kan hålla sig mer flexibla med tanke på bränslepriserna på konkurrensutsatta globala marknader. Motviljan att investera underblåses ytterligare av **osäkerhet i fråga om de biologiska och icke-biologiska råvaror som finns och de övergripande villkoren för att få tillgång till dem.**

Begränsningar av de biologiska råvarorna

Den **begränsade tillgången till hållbara råvaror och konkurrerande efterfrågan från andra sektorer** begränsar **potentialen att använda biobränslen i den övergripande transportbränslemixen¹⁶.**

Biobränslenas potential

EU:s maximala inhemska försörjning av hållbara råvaror till bioenergi¹⁷ år 2030 beräknas till 160 miljoner ton oljeekvivalenter 2030, och 207 miljoner ton oljeekvivalenter 2050¹⁸. Den förväntade slutliga efterfrågan på bioenergi i alla sektorer utom transportsektorn år 2030 förväntas vara 114 miljoner ton oljeekvivalenter, vilket ger motsvarande 46 miljoner ton oljeekvivalenter 2030 för transportsektorn. Detta är en bråkdel av den energi som transportsektorn för närvarande förbrukar totalt, vilken uppgår till 355 miljoner ton oljeekvivalenter, men det skulle kunna räcka för att uppnå de nuvarande målen i ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime för 2030.

På längre sikt är emellertid den tillgängliga potentialen för hållbar bioenergi begränsad, och även om det förväntade utbudet kan vara tillräckligt för att tillgodose den förväntade andelen hållbara flygbiobränslen/hållbara marina biobränslen i målen för luftfarten och sjöfarten, lämnar det inte stort utrymme för fler användningsområden. Studier pekar på att andra sektorer 2050 kommer att ha en förväntad efterfrågan på bioenergi på 170 miljoner ton oljeekvivalenter, vilket medför endast 37 miljoner ton oljeekvivalenter till transporter. Detta utbud ska jämföras med en förväntad kombinerad energiefterfrågan på omkring 90–100 miljoner ton oljeekvivalenter för transportsätten luftfart och sjöfart 2050¹⁹. Det understryker hur relevant det är med syntetiska hållbara flygbränslen och syntetiska hållbara marina bränslen. Nyligen gjordes studier som kom fram till mer positiva utsikter när det gäller tillgången till råvaror och de avancerade biobränslenas potential²⁰.

Med tanke på dagens produktionskapacitet på två miljoner ton oljeekvivalenter är det därför viktigt att mobilisera ytterligare hållbara råvaror och anta en tvådelad investeringsstrategi: för

¹⁶ Närmare bestämt är stödberättigandet begränsat för råvaror som används till sjö- och lufttransport – för att minska risker för livsmedelstryggheten och förändringar av markanvändningen. Exempelvis omfattas inte biomassa baserad på livsmedels- och fodergrödor. Dessutom kan faktorer som klimatförändringarna ytterligare störa och begränsa tillgången till biomassa.

¹⁷ SWD(2024) 63 2040.

¹⁸ Råvaror innefattar livsmedelsgrödor, lignocellulosagrödor, jordbruksrester, stamvirke från skogar, skogsrester, avfall samt pappers- och pappersmassarester.

¹⁹ Efterfrågan från luftfarten och sjöfarten uppskattas till 45–50 miljoner ton oljeekvivalenter vardera 2050.

²⁰ Europeiska kommissionen: generaldirektoratet för forskning och innovation och Best, *Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels Annex 3 Report on Task 3*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/858956>. Studien bygger på diverse antaganden i fråga om tillgången till råvaror, regelverk och så vidare. Den nuvarande kapaciteten är dock omkring två miljoner ton oljeekvivalenter per år, med en planerad produktion upp till 5–6 miljoner ton oljeekvivalenter per år.

det första att stödja innovativ bearbetning av ytterligare avancerade och avfallsbaserade råvaror som just nu inte är kommersiellt tillgängliga, och för det andra att bygga upp leveranskedjor för tidigare outnyttjade råvaror, samtidigt som man också förbättrar resurseffektiviteten och cirkulariteten för hushållsrester. I denna omställning måste det säkerställas att man i produktionen av förnybara bränslen fullt ut utnyttjar hållbara rester, biprodukter och avfallsflöden, och samtidigt respekterar miljöskydd och vattenresurser. Biomassa bör användas på sätt som maximerar de långsiktiga ekonomiska och miljömässiga fördelarna genom att stödja resilienta biobaserade värdekedjor och kolsänkor i marksektorn.

Transportsektorn kommer att få konkurrera om att använda biomassa. När det gäller sjö- och lufttransport är stödberättigandet begränsat för råvaror som används till detta – för att minska risker för livsmedelstryggheten och förändringar av markanvändningen. Exempelvis omfattas inte biomassa baserad på livsmedels- och fodergrödor. Samtidigt är hållbara råvaror för avancerad biobränsleproduktion, såsom lignocellulosarester från jordbruket, jordbruksbaserade livsmedelsrester, gödselrester och avfall, för närvarande underexploaterade och skulle kunna skalas upp. Dessutom bör det läggas tonvikt på synergier mellan sektorer och transportsätt, som också bidrar till att öka volymen och sänka priserna²¹. Genom att hitta produktionsinsatsvaror som andra sektorer inte använder kan man begränsa kostnaderna och prisvolatiliteten och undvika att tvinga andra sektorer att använda ohållbar biomassa. Korrekt hantering av råvaror, verifiering av hållbarheten och spårbarhet längs hela värdekedjan är nyckeln till att säkerställa nettoutsläppsminskningar och undvika bedrägerier²².

För att snabbt skala upp hållbara bränslen, i synnerhet för sjöfarts- och luftfartssektorerna, är det viktigt att identifiera och hantera svårigheter och risker i hela leveranskedjan och att utforska integrerade strategier, från hållbar anskaffning av biomassa till avancerad produktion och användning av biobränslen i EU. I EU:s bioekonomistrategi ska det utredas hur man kan främja sammanhängande, cirkulära och hållbara värdekedjor i hela Europa.

Begränsning av de icke-biologiska råvarorna

Produktionen av syntetiska hållbara flygbränslen och syntetiska hållbara marina bränslen är beroende av tillgången till förnybar vätgas och koldioxid²³. Det finns för närvarande relativt få platser i EU som bidrar till att producera förnybar vätgas ekonomiskt. Uppskalningen av e-bränsleproduktionen begränsas av tillgången till förnybar vätgas och dess kostnad och mognadsgrad, av stödberättigandefrågor för koldioxid- och koldioxidavskiljningstekniken samt energiintensiteten vid produktion av ren vätgas. Omvandlingstekniken för e-bränsleproduktionen är fortfarande på pilotstadiet, och det finns ännu inga produktionsanläggningar etablerade som har både storskalig råvaruförsörjning och teknisk mognad. För att sänka de mycket höga

²¹ Tack vare bioraffinaderier går det att bearbeta och omvandla biomassa till en lång rad värdefulla produkter, däribland biobränslen, biokemikalier och biomaterial, samt till värme- och elproduktion. Produktionen av avancerade hållbara flygbiobränslen ger upphov till en biproduktmarknad för grön diesel (för lastbilar, icke-elektrifierade järnvägar, fiskefartyg, inre vattenvägar, terränggående maskiner osv.) och nafta (för fartyg eller som blandningskomponent vid vägtransport).

²² Vissa påståenden om bedrägeri har rapporterats till kommissionen angående importerade biobränslen, som påstås ha klassificerats bedrägligt som avancerade biobränslen producerade från använd matolja. Även om kommissionen inte kunnat verifiera dessa påståenden, betonar de vikten av att stärka skyddsåtgärderna mot bedrägeri på biobränslemarknaden.

²³ Med nuvarande regelverk medför användningen av koldioxid från fossila källor till produktion av e-bränslen att de respektive bränslena inte uppfyller de krävda utsläppsminskningarna på 70 % efter 2041.

kostnaderna för e-bränslen är det nödvändigt att få ner kostnaderna för el, förnybar vätgas och koldioxid av biogent ursprung eller som direkt avskilts från luft.

2.2 Färdplan för energiomställningen inom luftfarten

Utsläppen från den kommersiella luftfarten står för omkring 123 miljoner ton koldioxid, eller 13,1 % av koldioxidutsläppen från transporter i EU. År 2024 var endast 0,6 % av allt jetbränsle som tillhandahölls på flygplatser i EU hållbart flygbränsle, som ledde till minskade växthusgasutsläpp på 714 kt koldioxid²⁴.

Den tydliga färdplan och förutsägbarhet som lagstiftningsramen ger är nödvändig för att skala upp produktionen och användningen av hållbara flygbränslen runtom i EU. Marknaderna har reagerat positivt på dessa mål, då de medför förutsägbarhet och stabilitet för långsiktiga investeringar; enligt Easa²⁵ **är industrin på rätt spår för att uppnå det övergripande målet på 4,8 % hållbara flygbiobränslen senast 2030**²⁶ (främst hållbara flygbränslen baserade på hydrerade estrar och fettsyror). Produktionskapaciteten för hållbara flygbränslen väntas öka till omkring 3,6 miljoner ton till 2030 enligt Easas realistiska scenario²⁷. Det är dock **fortfarande osäkert om delmålet för syntetiska hållbara flygbiobränslen (1,2 %) 2030 kan uppnås**. Efter 2030 skärps alla målen i ReFuelEU Aviation kraftigt. Just nu **är de tillgängliga och förväntade volymerna av hållbara flygbiobränslen och i synnerhet av syntetiska hållbara flygbränslen inte tillräckliga för att klara målen i ReFuelEU Aviation efter 2030**. Därför behöver produktionskapaciteten utökas, och i särskilt stor utsträckning för syntetiska hållbara flygbränslen, då de kommer att spela en viktig roll i utfasningen av fossila bränslen inom luftfarten p.g.a. sin höga skalbarhetspotential och höga klimatomkostnader.

Investeringsbehov

För 2035 är ReFuelEU Aviations mål för hållbara flygbränslen 20 %, varav 5 % behöver vara syntetiska hållbara flygbränslen. Det förväntas kräva investeringar inom intervallet 56,93 miljarder till 66,75 miljarder euro²⁸.

För 2050 är ReFuelEU Aviations mål för hållbara flygbränslen 70 %, varav 35 % behöver vara syntetiska. Det förväntas kräva investeringar inom intervallet 267,9–376,2 miljarder euro²⁹.

²⁴ Easa, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*, 2025.

²⁵ Easa, *European Aviation Environmental Report*, 2025, https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf.

²⁶ På grundval av återkoppling från sakkunniga beräknar kommissionen att den årliga produktionskapaciteten för hållbara flygbränslen i EU för närvarande bara är något över en miljon ton. Nästan all denna produktion av hållbara flygbränslen sker med hydrerade estrar och fettsyror, och sambearbetningsproduktion där hållbara råvaror används i anläggningar för fossila bränslen räknas inte med, då det inte finns tillräcklig pålitlig information om detta.

²⁷ Easa, *ReFuelEU Aviation Annual Technical Report*, 2025.

²⁸ Uppskattningarna är beräknade av kommissionen på grundval av nuvarande tillkännagivna priser för kapitalkostnaderna för att producera biobaserade bränslen (ca tre miljarder euro/miljon ton) och e-bränslen (ca 20 miljarder euro/miljon ton). I kommissionens interna beräkningar togs hänsyn till den tekniska mognadsgradens utveckling, då metoderna för hållbara flygbränslen når högre mognadsgrader (8–9); minskningen av kapitalkostnaderna för den mer mogna tekniken och luftfartssektorns tillväxt baserades på Eurocontrols senaste uppgifter. Effekten av stordriftsfördelar beaktades.

²⁹ Motsvarar de årliga investeringarna på 1,27–2,04 miljarder euro för hållbara flygbiobränslen och 9,45–13,00 miljarder euro för syntetiska hållbara flygbränslen.

2.3 Färdplan för energiomställningen inom vattenvägstransport

Vattenvägstransporten står för nästan 13,3 % av de totala koldioxidutsläppen från transporter i EU³⁰, i och med att 94 %³¹ av de bränslen som används i sektorn är konventionella flytande petroleumprodukter.

I FuelEU Maritime-förordningen fastställs en tydlig färdplan för utfasningen av fossilt bränsle i sjöfartssektorn. Detta regelverk har medfört ett ökat intresse för förnybara och koldioxidsnåla bränslen, vilket också industrialliansen för värdekedjan för förnybara och koldioxidsnåla bränslen (RLCF Alliance), som innefattar syntetiska bränslen, ger en vink om. Regelverket uppmuntrar också till användning av direkt elektrifiering i de begränsade fall där det är genomförbart³². **Sektorn för vattenvägstransport ska använda olika tekniktyper (däribland vindassisterad framdrivning) och ett brett utbud av hållbara marina bränslen, däribland LNG som ett övergångsbränsle.** LNG, med effektiv teknik för begränsning av metanslip, kan även minska växthusgasutsläpp.

Kustfartyg som är verksamma i små och medelstora hamnar kan använda el-/hybridframdrivning åtföljd av biodiesel och i framtiden syntetisk diesel, medan oceangående fartyg rör sig i riktning mot metan (LNG, biometan och i framtiden syntetisk metan). Vissa fartyg som är verksamma i de största haven förväntas övergå till biodiesel eller syntetisk metanol och även till ammoniak på längre sikt. Dessutom är sjöfartssektorn mångsidig, och det är många små och medelstora företag som utgör dess ryggrad, med olika slags verksamheter och bränslebehov. En strategi måste ta hänsyn till särdragen hos alla segment inom sjöfarten.

Det finns dock en risk att nuvarande marknadsinvesteringar inte räcker till för att stödja produktionen av de uppskattade 11,3 miljoner ton hållbara marina bränslen som förväntas behövas till 2035 enligt FuelEU Maritime. De begränsningar som påverkar europeiska råvaror till biobränslen, och målet på 2 % syntetiska hållbara marina bränslen enligt FuelEU Maritime, kräver en snabb uppskalning av de syntetiska hållbara marina bränslena.

På samma sätt som för sjöfartssektorn i stort övervägs en lång rad möjliga alternativ till fossila bränslen **för inre vattenvägar, mindre närsjöfart och fiskefartyg** samt för fritidsbåtar³³. I sektorn för inre vattenvägar och fritidsbåtar går det långsamt för nya fartyg att få genomslag (endast 15–20 % av flottan väntas förnyas fram till 2050). Utan obligatoriska mål kommer minst 90 % av fartygen fortfarande att använda diesel (en relativt låg mängd som för närvarande

³⁰ *EU transport in figures: Statistical pocketbook 2025*, uppgifter från 2023 inklusive internationell bunkring, <https://op.europa.eu/s/Aac0>.

³¹ Emsa, EMTER-rapporten 2025.

³² För närvarande landströmsförsörjning och vissa begränsade användningsfall i sjöfarten.

³³ Till dessa hör hydrerade vegetabiliska oljor (HVO), flytande biogas, grön metanol eller grön vätgas i kombination med bränsleceller, förbränningsmotorer och grön el i kombination med batterier.

uppskattas till 1,7 miljoner ton), som successivt kan ersättas med förnybara drop-in-bränslen. Detta gäller lika mycket för **fiskerisektorn**³⁴.

Investeringsbehov

Till **2035 är FuelEU Maritimes** minskningsmål för växthusgasutsläppsintensitet 14,5 %. Även om sektorn har en omfattande mix av möjliga alternativ (olika slags bränsleteknik plus olika möjligheter till blandning med konventionella bränslen för befintliga och nya drivlinor), beräknas det att den föranledda **produktionen av hållbara marina biobränslen och syntetiska hållbara marina bränslen kommer att kräva investeringar**³⁵ **på mellan 34,7 och 46,7 miljarder euro fram till 2035**³⁶.

För att fasa ut fossila bränslen från sektorerna för inre vattenvägar och fiskeri kommer det att krävas uppskattningsvis **ytterligare 3,1 miljoner ton**, så att man uppnår en **totalsumma på 23,1 miljoner ton till 2035**.

3. ÅTGÄRDER FÖR ATT FRÄMJA INVESTERINGAR

För lufttransport och vattenvägstransport i kombination kommer det att behövas omkring 20 miljoner ton förnybara och koldioxidsnåla bränslen till 2035. För att uppfylla kraven behövs det omkring 100 miljarder euro³⁷ i investeringar³⁸ till 2035, den allra största delen från den privata sektorn. **Det behövs offentligt stöd på både EU-nivå och nationell nivå för att minska riskerna med de massiva privata investeringar som krävs** för att bygga storskaliga anläggningar för förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Våra politiska strategier behöver vara samstämmiga och mer målinriktade. Denna plan fokuserar på de kort- och medellångsiktiga åtgärderna för att kunna få igång de första investeringarna.

EU har en lång rad **EU-finansieringsprogram och EU-instrument** till sitt förfogande³⁹. Tillsammans med finansieringen från medlemsstaterna har dessa program redan stöttat omställningen till förnybara och koldioxidsnåla bränslen, men hittills med begränsade

³⁴ Fiskerisektorn förbrukade över 1,60 miljarder liter marin diesel 2022 (omkring 1,4 miljoner ton oljeekvivalenter) och släppte ut 4,2 miljoner ton koldioxid. Investeringarna är begränsade i en sektor med en flotta vars medelålder är 36,5 år, en krympande storlek, minimal förnysetakt (mindre än 1 %) och teknisk osäkerhet. De unika kraven för fiskefartyg och sektorns ringa marknadsstorlek avskräcker också investerare. Detta gäller även för vattenbruksindustrin. En färdplan för energiomställning inom fiske och vattenbruk väntas komma 2026.

³⁵ Detta intervall kan hänföras till att det är svårt att uppskatta investeringar med tanke på den omfattande mix av tillgängliga bränsletekniktyper och blandningsmöjligheter som kan användas av befintliga och nya drivlinor/framdrivningssystem och infrastrukturer.

³⁶ Konsekvensbedömningen avseende klimatmålet för 2040. Investeringsbehoven för sjöfarten beräknas med förutsättningarna att alla bränslen kommer att anskaffas inom EU. Inom ramen för FuelEU Maritime kommer det att krävas totalt 28 miljoner ton bränslen. I beräkningarna räknade man med den Primes-prognos som är nödvändig för 2035, realistiska investeringsbehov för avancerade bränslen och syntetiska hållbara marina bränslen, el med en andel på 1,4 % för att nå minskningsmålen för växthusgasutsläpp i FuelEU Maritime, samt uppnående av målet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (2 %) i inledningsklausulen.

³⁷ Kommissionens uppskattningar visar på en klyfta inom intervallet 57 till 67 miljarder euro för luftfarten och 35 till 47 miljarder euro för sjöfarten.

³⁸ Utan att räkna med de investeringar som krävs för fartyg, luftfartyg och relevant infrastruktur.

³⁹ Innefattar innovationsfonden för EU:s utsläppshandelssystem, InvestEU, Horisont Europa (inklusive stöd till Europeiska innovationsrådet), Fonden för ett sammanlänkat Europa, finansiering inom ramen för de sammanhållningspolitiska fonderna samt planerna för återhämtning och resiliens.

marknadseffekter. Projekten kommer ofta inte längre än till demonstrationsfasen, och tekniken skalas inte upp till fullständig industriell och kommersiell utbyggnad.

Denna plan förväntas mobilisera minst 2,9 miljarder euro fram till slutet av 2027, och det är då särskilt InvestEU, innovationsfonden och Horisont Europa som används. Planen kommer att genomföras i samarbete med medlemsstaterna och genom att den utlöser och aktiverar marknadsstöd från Europeiska investeringsbanksgruppen och andra finansinstitut.

I nästa fleråriga budgetram, och särskilt i Europeiska konkurrenskraftsfonden, konstateras vikten av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. De planerade nationella och regionala partnerskapsplanerna förväntas också stödja detta område. För en stark marknadstillväxt på längre sikt blir det avgörande att inrätta en ny marknadsintermediärmekanism, som kan underlätta kortsiktiga avtal (med slutanvändare) och långsiktiga avtal (med bränsleproducenter), ge prisstabilitet och minska riskerna genom dubbelriktade auktioner.

3.1 Åtgärder för att mobilisera investeringsstöd från EU på kort sikt

Innovationsfonden

Hittills har **innovationsfonden** gett stöd till 39 projekt inriktade på produktion av innovativa hållbara bränslen, däribland metanol, ammoniak och vätgas, med sammanlagt 2,1 miljarder euro. Kommissionen har aktivt samarbetat med projektansvariga och industrin, även med industrialliansen för värdekedjan för förnybara och koldioxidsnåla bränslen (RLCF Alliance), för att få fram en starkare projektkatalog.

Sedan 2020 har innovationsfonden stöttat projekt för hållbara flygbränslen med 286 miljoner euro. Som en del av den senaste ansökningsomgången för innovation tilldelar kommissionen denna vecka **fyra projekt för syntetiska hållbara flygbränslen 153 miljoner euro och fem projekt för hållbara marina bränslen 293 miljoner euro**. De kommer att bidra till att utveckla den första generationen projekt för syntetiska hållbara flygbränslen/[syntetiska] hållbara marina bränslen i EU, som det finns akut behov av, och till att stärka Europas industriella tillverkningskapacitet. Dessutom kommer 11 projekt för flygbränslen och 16 för marina bränslen, som kommit över innovationsfondens bedömningströsklar, att tilldelas STEP-stämpeln⁴⁰. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna och finansinstituten att överväga att ge stöd till dessa högkvalitativa projekt, däribland i samband med halvtidsöversynen av sammanhållningspolitiken eller genom att använda nationella intäkter från utsläppshandelssystemet till klimatändamål.

Med hjälp av dessa resultat kommer kommissionen **i början av december 2025 att öppna en ny auktion inom EU:s vätgasbank med en särskilt avsatt budget på 300 miljoner euro för produktion av vätgas med förhandsköpare i sjöfarts- och luftfartssektorerna**. Innovationsfonden kommer även att fortsätta stödja innovativa projekt inom både sjöfarts- och luftfartssektorerna, däribland produktion av hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen,

⁴⁰ STEP-stämpeln är en kvalitetsmärkning för utmärkta projekt med hög potential. Den gör det möjligt att skapa extra synlighet och utforska möjligheterna till ytterligare offentliga och privata EU-medel och stödtjänster.

via den allmänna ansökningsomgången. Där kommer projekt i sjöfartssektorn att få förmånliga villkor (bonuspoäng) för sin potential att fasa ut fossila bränslen och minska klimatpåverkan.

I samarbete med EIB:s rådgivning kommer också kommissionen att fokusera på att förbättra den tekniska och finansiella mognadsgraden för banbrytande anläggningar för koldioxidsnåla e-bränslen i EU.

InvestEU

I det senaste avtalet mellan rådet och Europaparlamentet om att stärka InvestEU-programmet utökas EU-garantin med 2,5 miljarder euro, vilket frigör nästan 55 miljarder euro i ytterligare offentliga och privata investeringar. Detta kan stödja projekt inom ren teknik och ren mobilitet, däribland projekt längs hela värdekedjan för bränsle från produktion till distribution och användning. Sammantaget förväntar sig kommissionen att mobilisera investeringar på **omkring två miljarder euro till sektorn för hållbara alternativa bränslen under perioden 2026–2027**. Genomförandepartner för InvestEU⁴¹ får stor betydelse genom att de stimulerar betydande investeringar i förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart och luftfart.

Europeiska investeringsbanksgruppen

Hittills har EIB-gruppen, däribland genom InvestEU-programmets stöd, tillhandahållit över en miljard euro till projekt med anläggningar för förnybara och koldioxidsnåla bränslen⁴². Detta finansiella stöd till produktionsanläggningar kompletteras med stöd till det bredare ekosystemet och tekniska råd från EIB:s rådgivning. Dessa är bra första steg, men det behöver göras mer.

Kommissionen har samarbetat intensivt med EIB-gruppen för att få en uppfattning om svårigheterna med att stödja innovationen och utvecklingen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Kommissionen kommer att fortsätta detta arbete för att mobilisera ytterligare investeringar, däribland genom EIB-gruppens **TechEU-program**, som väntas mobilisera 250 miljarder euro senast 2027 på områden som är särskilt viktiga för Europas konkurrenskraft, såsom ren teknik. TechEU har också stöd från InvestEU, och kommer att tillhandahålla en bred uppsättning verktyg till hela värdekedjan för förnybara och koldioxidsnåla bränslen, med den tydliga avsikten att öka antalet projekt på detta område.

Kommissionen kommer bland annat genom RLCF Alliance att erbjuda mer stöd till projektansvariga i syfte att förbättra projektens mognadsgrad och bankmässighet, genom kunskapsutbyte, fastställande av bästa praxis och kontakter mellan projektansvariga på hög nivå och finansinstituten.

Horisont Europa

⁴¹ EIB-gruppen, nationella utvecklingsbanker, multilaterala utvecklingsbanker och regionala utvecklingsbanker.

⁴² Exempelvis fick ett storskaligt biobränsleprojekt från MOEVE i Andalusien, värt en miljard euro, ett lån på över 400 miljoner euro från EIB inom ramen för InvestEU:s mandat. E-bränsleproduktionsanläggningen INERATEC ERA One, den största i sitt slag i Europa, ingick ett låneavtal på 40 miljoner euro med EIB och fick ett bidrag på 30 miljoner euro från riskprogrammet Breakthrough Energy Catalyst.

Som tillkännagavs i given för en ren industri kommer det att inledas en ansökningsomgång inom Horisont Europa på omkring 600 miljoner euro i arbetsprogrammet 2026–2027 för att stödja projekt som är lämpliga att tas i drift, bland annat för förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

I nästa ansökningsomgång i Horisont Europa⁴³ för 2026 kommer det att tillhandahållas totalt 63,5 miljoner euro. För projekt inriktade på storskalig produktion av avancerade flytande biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung blir 33 miljoner euro tillgängliga, och ytterligare åtta miljoner euro anslås till projekt som säkerställer värdekedjor för avancerade biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Innovativa lösningar för energiomvandling och säkerhet för koldioxidsnåla och koldioxidfria bränslen inom sjöfarten ska stödjas med 22,5 miljoner euro. Även nya lösningar för förnybara bränslen kommer att stödjas. Det kommande arbetsprogrammet för 2026–2027 i Horisont Europa bör innefatta frågor om att etablera interregionala värdekedjor för teknik för förnybara bränslen runtom i EU, och även om att minska riskerna med teknik för förnybara bränslen genom gränsöverskridande förkommersiell upphandling av industriella värdekedjor för sådana bränslen. För det kommande nya arbetsprogrammet i Horisont Europa för 2026–2027 avser kommissionen att lägga fram två flaggskeppsfrågor till SET-planen, vilka omfattar hållbara alternativa bränslen till ett uppskattat belopp på 70 miljoner euro.

Europeiska innovationsrådet

Europeiska innovationsrådets (EIC) ansökningsomgångar kan stödja utvecklare av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, genom att de finansierar forskning på tidigare stadier genom EIC Pathfinder och underlättar marknadsberedskapen genom EIC Transition. Dessutom kan EIC Accelerator och dess ansökningsomgång för STEP Scale-Up stödja uppskalning för företag som utvecklar innovationer för hållbara bränslen. I EIC:s arbetsprogram 2025 erbjöds 50 miljoner euro till ”genombrottsinnovationer för framtidens mobilitet”.

Inom ramen för EIC:s arbetsprogram för 2026, som ska antas i dag, kommer dessa projekt att fortsätta vara berättigande till stöd från innovationsrådets Scale Up-ansökningsomgång på 300 miljoner euro⁴⁴. Kommissionen överväger också att upprepa detta i programmet för 2027⁴⁵, med en liknande budget, som skulle kunna bidra till att stödja utvecklare av förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

Stöd från utsläppshandelssystemet till hållbara och koldioxidsnåla bränslen

Inom ramen för EU:s system för handel med utsläppsrätter (utsläppshandelssystemet) är 20 miljoner utsläppsrätter, uppskattade till 1,6 miljarder euro, reserverade för flygbolag som ska börja använda hållbara flygbränslen från 2024 till 2030⁴⁶. Syftet är att ge incitament till dem som tar första steget, genom att helt eller delvis täcka prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och

⁴³ Ansökningsomgång för Horisont Europa-kluster 5, 02-2026 (arbetsprogram 2025) (HORIZON-CL5-2026-02).

⁴⁴ Denna ansökningsomgång har ett specifikt mål för teknik som avser hållbara bränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

⁴⁵ Utmaningen *Breakthrough innovations for future mobility*.

⁴⁶ Detta stöd ges utöver utsläppshandelssystemets incitament att använda hållbara flygbränslen, då verksamhetsutövarna inte måste överlämna utsläppsrätter för användningen av dessa bränslen – en fördel värd omkring 25 miljoner euro 2024.

konventionella flygbränslen. Detta minskar ReFuelEU Aviations inverkan på de europeiska verksamhetsutövarnas konkurrenskraft till dess att kostnaderna för hållbara flygbränslen blir mer konkurrenskraftiga jämfört med fossila bränslen. För 2024 uppgick stödet till omkring 1,3 miljoner utsläppsrätter, till ett värde av ca 100 miljoner euro, fördelat på 53 verksamhetsutövare.

Med tanke på den potential en sådan mekanism har att överbrygga prisklyftan mellan fossila och förnybara koldioxidsnåla bränslen, kommer kommissionen att bedöma möjligheten att utöka utsläppshandelssystemets stöd till hållbara flygbränslen i fråga om volym och varaktighetstid för luftfarten, och utforska en likartad mekanism för EU-producerade hållbara marina bränslen utan att det påverkar förslagen om nya egna medel.

Flaggskeppsåtgärder

Kommissionen kommer att göra följande:

- *Tillhandahålla 446 miljarder euro inom ramen för innovationsfondens ansökningsomgång 2024 för fyra projekt för syntetiska hållbara flygbränslen och fem projekt för marina bränslen.*
- *Inleda en auktion inom EU:s vätgasbank (innovationsfonden), med ett fönster på 300 miljoner euro för projekt med förhandsköpare inom luftfarten och sjöfarten (fjärde kvartalet 2025).*
- *Mobilisera två miljarder euro från InvestEU till sektorn för hållbara alternativa bränslen (2026–2027).*
- *Stödja EIB-gruppen med att mobilisera ytterligare investeringar, däribland genom TechEU-programmet (2026).*
- *Tillhandahålla en preliminär budget på 133,5 miljoner euro till stöd för forsknings- och innovationsprojekt med teknik för förnybara bränslen och industriellt värde genom Horisont Europas ansökningsomgång och flaggskeppsfrågor i SET-planen (2026–2027).*
- *Överväga att utöka stödet till hållbara flygbränslen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem som en del av den kommande översynen av det, och utforska likartade stödåtgärder eller alternativa åtgärder för EU-producerade hållbara marina bränslen (2026).*

3.2 Utveckling av nya instrument för att hantera marknadsmisslyckanden

Vid samråden för denna plan har de berörda parterna entydigt påpekat att EU måste överväga **en ny strategi för riskminskning vid marknadsinvesteringar utöver de befintliga verktygen**, nämligen en strategi som behandlar grundorsaken till pris- och intäktsrisker. Mekanismer för konkurrensutsatt anbudsförfarande, såsom dubbelriktade auktioner, erkänns som ett viktigt instrument i detta avseende⁴⁷.

För att påskynda det eventuella upprättandet av en dubbelriktad auktion och göra fältstudier av möjliga lösningar på EU-nivå kommer kommissionen att formellt lansera en ”pionjärallians” med intresserade medlemsstater på hög politisk nivå till slutet av året, och samtidigt även bedöma

⁴⁷ Rapporten om EU:s framtida konkurrenskraft, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_sv#paragraph_47059.

förutsättningarna för en EU-omfattande intermediärmekanism på medellång sikt, som ska hjälpa till med att fullt utnyttja den inre marknadens kraft.

Mer om dubbelriktade auktioner

Medlemsstaterna har inrättat mekanismer såsom differenskontrakt (CFD), differenskontrakt för koldioxid (CCD)⁴⁸ och ”inkomstsäkerhetsmekanismer” samt dubbelriktade auktioner⁴⁹. **I dubbelriktade auktioner används en marknadsintermediär** som sammanför bränsleproducenter och köpare, genom att dels erbjuda långsiktiga avtal (till exempel 10–15 år) med producenter av bränsle, dels ingå kortsiktiga avtal (till exempel 1–3 år) med köpare av hållbara flygbränslen eller hållbara marina bränslen för offtake av dessa bränslen. Det **ger de projektansvariga den intäktssäkerhet** som behövs för att trygga finansiering för att uppföra nya produktionsanläggningar, samtidigt som de tar på sig de ekonomiska riskerna med refinansiering genom en rad mer kortsiktiga offtake-avtal.

Pionjärallians och pilotprojekt för en samlad dubbelriktad auktion

Kommissionen kommer att inrätta en arbetsgrupp tillsammans med medlemsstaterna för att upprätta en begreppsram för den pilotauktion som ska slutföras före slutet av 2025. Målet blir att mobilisera minst 500 miljoner euro 2026 till att finansiera åtskilliga storskaliga projekt genom att **organisera den första samlade dubbelriktade auktionen för syntetiska hållbara flygbränslen**. Denna kan genomföras med hjälp av befintliga mekanismer som H2 Global Foundation⁵⁰.

I detta sammanhang kommer kommissionen att erbjuda ytterligare stöd genom **samordningsverktyget för konkurrenskraft**. I slutet av året kommer kommissionen att **inrätta ett pilotprojekt för produktion av förnybara och koldioxidsnåla bränslen** till sjöfarts- och luftfartssektorerna, i syfte att underlätta det gemensamma arbetet med EU:s första samlade dubbelriktade auktion på prov, och sammanföra det finansiella stöd som behövs.

Arbete mot en EU-omfattande dubbelriktad auktion

Med provauktionen som grund kommer kommissionen att i början av 2026 inleda förberedelser för att inrätta en EU-omfattande mekanism för en **EU-omfattande dubbelriktad auktion för hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen**, utan att det påverkar förslagen om nästa fleråriga budgetram och nya egna medel.

Här ingår att identifiera de bästa alternativen för hur man utformar och styr EU:s marknadsintermediärer, och metoder för att mobilisera tillräcklig finansiering på EU-nivå och medlemsstatsnivå, däribland eventuellt genom innovationsfonden och andra instrument. Förslaget till den nya europeiska konkurrenskraftsfonden kommer att möjliggöra stöd till

⁴⁸ Ett CFD minskar marknadsrisken genom att betala leverantören skillnaden mellan ett förhandsfastställt referenspris som återspeglar konventionellt bränsle och ett ”lösenpris” som sätts på det värde som krävs för att den nya tekniken ska vara livskraftig. CCD-system är lämpliga för sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

⁴⁹ Dessa mekanismer måste kommissionen godkänna som statligt stöd när de involverar resurser från medlemsstaterna. Tyskland och Nederländerna har tillhandahållit 600 miljoner euro till H2 Global Foundation, som är en intermediär, för en gemensam upphandling för import av förnybar vätgas 2027 genom dubbla auktioner.

⁵⁰ <https://h2-global.org/>.

förnybara och koldioxidsnåla bränslen under perioden 2028–2034, däribland genom tilldelningsförfaranden i form av konkurrensutsatta anbud.

Kommissionen **kommer att vidare analysera lämpliga auktionsmodeller**⁵¹. För detta ändamål pågår en studie för att bedöma lämpliga styrningsramar och identifiera de rättsliga krav som skulle vara nödvändiga för att inleda sådana auktioner.

3.3 Förbättrad användning av stödåtgärder på nationell nivå

Det tillhandahålls redan betydelsefullt stöd genom olika stödsystem i medlemsstaterna⁵². Emellertid kan ytterligare effektivitetsvinster göras genom att bättre anpassa och utnyttja sådant stöd.

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att fullt ut utnyttja den flexibilitet och förenkling som införs genom de **nya regler om statligt stöd** som åtföljer ramen för statligt stöd inom given för en ren industri (Cisaf)⁵³. Förenklade kompatibilitetskrav gäller för statliga stödsystem som ger incitament till sådana investeringsprojekt där det tillförs produktionskapacitet för förnybara och koldioxidsnåla bränslen och även tillverkningskapacitet för de anläggningar och huvudkomponenter som behövs för att införa den nödvändiga tillhörande produktionstekniken.

Kommissionen uppmanar även medlemsstaterna att säkerställa att nationella åtgärder för användning av metan och blandningar inte indirekt inför hinder mot gränsöverskridande handel med biometan och begränsar den gränsöverskridande tillgången inom den inre marknaden⁵⁴. När **unionsdatabasen** börjar användas förhindrar det att anspråk räknas två gånger och lägger grunden till en integrerad inre marknad för biometan. Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att avhjälpa inkonsekvenser i stödberättigandet för subventionerad biometan runtom i medlemsstaterna, så att det blir lättare att börja använda hållbara marina bränslen⁵⁵.

Det gemensamma europeiska forumet för **viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse** kommer senast i slutet av november 2025 att besluta om man ska överväga en potentiell kandidat till sådant projekt på området förnybara och koldioxidsnåla bränslen för luft- och vattenvägstransport⁵⁶. När kandidatstatusen har godkänts är kommissionen, genom det nya

⁵¹ Studie finansierad av Europaparlamentet, anbudsinbjudan finns på <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/tender-details/5201c7be-3e33-43f6-b1e7-081412f75e34-CN>.

⁵² Exempelvis ett danskt system med 36 miljoner euro (268 miljoner danska kronor) för användning av hållbara flygbränslen på inrikesflyg, en fransk upphandling på 100 miljoner euro till inhemsk produktion av hållbara flygbränslen, ett tyskt stödsystem på 300 miljoner euro till inhemsk produktion av syntetiska hållbara flygbränslen, ett portugisiskt stödsystem på upp till 40 miljoner för produktion av hållbara flygbränslen, ett nederländskt system på 150 miljoner euro för utveckling av teknik för hållbara flygbränslen, eller ett grekiskt system med 300 miljoner euro till hållbara bränslen inom transport, däribland hållbara flygbränslen.

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

⁵⁴ Att använda metan och blandningar är en möjlig kort- till medellångsiktig lösning för att minska utsläppen från EU:s energi- och transportsystem, förutsatt att metanutsläppen i atmosfären kan begränsas.

⁵⁵ Medlemsstaterna använder olika slags subventioner för biometan. I vissa system kan producenterna utnyttja fler än en subvention, eventuellt från andra medlemsstater, vilket kan störa konkurrensen. Dessa skillnader medför inkonsekventa regler för stödberättigande och certifiering/ursprungsgarantier, och ojämlika riskprofiler för investerare, vilket påverkar utbyggnaden av biometan.

⁵⁶ Beslutet att inleda identifieringsfasen för ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse måste enligt reglerna om statligt stöd komma från medlemsstaterna och godkännas av kommissionen.

centrumet för stöd till utformning, redo att bistå medlemsstaterna med den **tidiga utformningen** av en sådan kandidat till ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse.

Subventioner till fossila bränslen och skattesystem påverkar prisklyftan mellan fossila bränslen och förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Medlemsstaterna uppmuntras att se över subventioner och skattesystem och att **snarast slutföra förhandlingarna om energiskattedirektivet**.

Återhämtnings- och resiliensplaner inom ramen för faciliteten för återhämtning och resiliens är mycket viktiga för den gröna omställningen i alla medlemsstater. De håller på att genomföras, men förseningar förekommer fortfarande. Som nyligen tillkännagetts⁵⁷ har medlemsstaterna olika möjligheter att säkerställa att deras återhämtnings- och resiliensplaner genomförs helt och hållet. Det finns fortfarande ett litet utrymme att vidta åtgärder för att möjliggöra fler investeringar i produktion av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, förutsatt att de kan slutföras senast den 31 augusti 2026 och medlemsstaterna snarast inkluderar dem i sina reviderade planer.

Medlemsstaterna måste enligt lag använda **intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem** till att investera i klimatåtgärder, vilka kan innefatta åtgärder för att fasa ut fossila bränslen från luftfarts- och sjöfartssektorerna, bland annat genom produktion och användning av hållbara bränslen, förbättrad energieffektivitet för fartyg och luftfartyg, investeringar i innovativ teknik samt hållbar infrastruktur som gröna flygplatser och hamnar. Vissa medlemsstater håller på att fördela sådana intäkter till sektorerna för luftfart och vattenvägar, så att de får stöd för sina investeringar och mer förutsägbarhet för dem. Medlemsstaterna uppmuntras att använda en del av de intäkter de får från EU:s utsläppshandelssystem till att investera i utfasning av fossila bränslen från sjöfarts- och luftfartssektorerna, däribland genom förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

Flaggskeppsåtgärder

Kommissionen kommer att göra följande:

- *Tillsammans med medlemsstaterna inrätta en samlad gemensam dubbelriktad auktion för produktion av syntetiska hållbara flygbränslen i EU, värd 500 miljoner euro (2025–2026).*
- *Inom ramen för samordningsverktyget för konkurrenskraft inleda ett pilotprojekt om produktion av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfarts- och luftfartssektorerna (2026).*
- *Sträva efter att identifiera ett potentiellt viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse om hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen (2026).*
- *Bedöma möjligheten att etablera en EU-omfattande strategi för dubbelriktade auktioner för produktion av hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen (2025–2027).*
- *Uppmuntra medlemsstaterna att anslå tillräckliga intäkter från utsläppshandelssystemet till sjöfarts- och luftfartssektorerna, däribland produktion av hållbara och koldioxidsnåla bränslen.*

⁵⁷ COM(2025) 310 final.

3.4 Goda nödvändiga villkor för marknadsinvesteringar

För att den inre marknaden ska fungera ordentligt måste alla lagstadgade bestämmelser genomföras och införlivas skyndsamt, korrekt och enhetligt. Detta gäller i synnerhet förhållandet mellan direktivet om förnybar energi och ReFuelEU Aviation- och FuelEU Maritime-förordningarna.

Kommissionen påminner om att det i ReFuelEU Aviation fastställs harmoniserade krav på leverans av hållbara flygbränslen och syntetiska hållbara flygbränslen för den inre marknaden i EU, för att bevara de likvärdiga förutsättningarna för den inre marknaden för lufttransport. Läget är dock annorlunda för sjötransporten, som ännu inte omfattas av särskilda leveransmål i EU med tanke på sektorns annorlunda operativa profil. Likväl måste medlemsstaterna redan enligt direktivet om förnybar energi innefatta leverantörer av marina bränslen i mekanismerna för att främja användningen av förnybar energi i transporter. Kommissionen kommer att arbeta vidare med medlemsstaterna för att ge incitament till försörjning av hållbara marina bränslen, så att man kan uppnå målen i direktivet om förnybar energi och FuelEU Maritime och samtidigt undvika marknadsstörningar. Att främja tillgång till hållbara marina bränslen i hamnarna i EU kommer att uppmärksammas särskilt när man utarbetar det kommande energiunionspaketet eller den ram för förnybar energi som ska läggas fram 2026⁵⁸, och kommer att beaktas i trepartsavtalet för biometan, så som tillkännagetts i kommissionens färdplan för att fasa ut återstående import av rysk energi.

Kommissionen kommer även att bedöma hur man ska hantera utmaningarna med att luftfartygsoperatörer har svårt att få tag i information och dokument om priser, volymer och platser för de hållbara flygbränslen som levereras, och att få tillgång till bränsledistributionsinfrastrukturen på flygplatserna för självförsörjning. Flygbolagen uppmuntras att ansluta sig till flygutsläppsmärkningen, som informerar passagerarna om flygbolags koldioxidavtryck, och då även återger användningen av hållbara flygbränslen och moderniseringen av luftfartygsflottan.

Med hjälp av erfarenheterna av att minska de finansiella riskerna för vind- och solkraftsprojekt⁵⁹ kommer kommissionen att undersöka hur energiköpsavtal skulle kunna utökas till produktion av förnybara och koldioxidsnåla bränslen när dessa marknader är mer utvecklade. Vidare kommer kommissionen, utifrån erfarenheterna av havsbaserad vindkraft och havsbaserade nät, att underlätta upprättandet av ett trepartsavtal för hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen för lagring och för biometan, genom RLCF Alliance.

Med tanke på de varierande hållbara marina bränslena och verksamhetsutövarnas olika energiomställningsstrategier blir det inte ekonomiskt genomförbart att säkerställa tillgång till bränslen i alla hamnar. På samma sätt, med tanke på de små mängder syntetiska hållbara

⁵⁸ Denna ram kommer att innefatta lagstiftningsförslag 2026 om att upprätta energieffektivitetsramen och ramen för förnybar energi.

⁵⁹ T.ex. samarbetet mellan kommissionen och EIB i ett pilotprojekt med en vägledande volym på 500 miljoner euro.

flygbränslen och avancerade biobränslen som ska produceras de kommande åren, kan det bli svårt att säkerställa leverans till alla flygplatser i hela EU på kort sikt. Kommissionen kommer att bedöma möjliga mekanismers genomförbarhet och utformningsalternativ med hjälp av överlåtbara certifikat för hållbara flygbränslen/marina bränslen, och även genom att utvärdera tidsbestämda ”book and claim”-möjligheter. Ett sådant system bör ta hänsyn till de befintliga systemen för hållbarhetscertifiering⁶⁰.

Slutligen kommer kommissionen även att inleda en studie 2026 för att bedöma frågan om utfasning av fossila bränslen i sektorn för inre vattenvägar och identifiera möjliga ändringar av regelverket som kan bidra till att alternativa bränslen börjar användas.

3.5 Åtgärder för att förenkla genomförandet av det befintliga regelverket

Erfarenheterna från de tidiga skedena av genomförandet av ReFuelEU Aviation har visat att investeringar i ny kapacitet för hållbara flygbränslen skulle kunna underlättas ytterligare om man ökade marknadsinsynen och minskade den administrativa bördan. För att uppnå detta kommer kommissionen att bedöma **sätt att klargöra skyldigheterna för leverantörer av flygbränslen**, däribland genom att snarast förse luftfartygsoperatörer med dokument om hållbara flygbränslen, säkerställa att volymer av hållbara flygbränslen är spårbara och att luftfartygsoperatörerna certifierar hållbarhet fram till slutförbrukningen, samt ansluta unionsdatabasen till Easas hållbarhetsportal så att uppgifter från unionsdatabasen kan användas.

Kommissionen kommer även att överväga möjligheterna att **förenkla och ytterligare digitalisera rapporteringskraven**⁶¹, inklusive dem som härrör från skyldigheten att undvika ekonomitankning. Kommissionen planerar också att ytterligare stärka reglerna för hållbarhetscertifiering, och även att genomdriva **obligatorisk användning av unionsdatabasen** på så sätt att råvaror omfattas. Att utöka och skala upp unionsdatabasen är nödvändigt för att möjliggöra fullständig spårbarhet för förnybara och koldioxidsnåla bränslen ända fram till slutanvändningen, genom Easas hållbarhetsportal⁶².

För sjöfarten kommer kommissionen, på grundval av lärdomar från de första rapporteringsperioderna, att bedöma möjligheten att **förenkla övervakningen och kontrollen av användningen av marina bränslen**. Den kommer att undersöka möjligheten att utveckla en gemensam övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram för utfasningen av fossila bränslen i sjöfarten. Denna ska fungera för både utsläppshandelssystemet för sjöfart och för FuelEU, och har en viktig potential att minska den administrativa bördan för rederierna, kontrollörerna och medlemsstaterna⁶³. Detta kommer att övervägas i den kommande översynen av EU:s utsläppshandelssystem, av övervakningen, rapporteringen och verifieringen och av FuelEU Maritime. EU:s kommande hamnstrategi, som ska antas under andra kvartalet 2026, kommer att

⁶⁰ Certifiering enligt direktivet om förnybar energi och behoven av spårbarhet för bränslen fram till slutförbrukningen via unionsdatabasen.

⁶¹ I syfte att ha en gemensam kontaktpunkt för alla rapporteringsskyldigheterna.

⁶² De projektansvariga håller också på att peka ut svårigheter med att tolka huruvida vissa avancerade bioråvaror har stödberättigande. Därför kommer kommissionen att ge ytterligare vägledning i samband med översynen av genomförandeförordning (EU) 2022/996.

⁶³ Inbegripet anpassning av definitioner och utformningskomponenter, såsom ansvarig enhet.

hjälpa hamnarna att fullgöra sina funktioner i energiomställningen och som energinav. EU:s strategi för sjöfartsindustrin, som ska antas tillsammans med hamnstrategin, kommer att stärka den tillverkningsmässiga och tekniska grunden för Europas sjöfart, särskilt när det gäller ny teknik, med den ökade användningen av hållbara bränslen som drivkraft. I linje med de befintliga rättsliga åtagandena kommer även EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime att ses över. Antagandet av globala åtgärder i IMO kommer att beaktas.

Kommissionen kommer att inom kort föreslå en **rättsakt om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin**, med åtgärder som stöder utfasningen av fossila bränslen i energiintensiva industrier, däribland raffinaderier för produktion av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Vätgas som levereras till utsläppsfria luftfartyg kan räknas mot målen för syntetiska hållbara flygbränslen. Kommissionen kommer att stödja genomförandet av EU SAF Clearing House så att nya vägar till hållbara flygbränslen förs in på marknaden, och kommer att upprätta ett samarbetsnätverk för regionala kompetenscentrum⁶⁴, som kompletterar alliansen för utsläppsfri luftfart.

Det är avgörande att säkerställa ytterligare produktionskapacitet för förnybar el ägnad åt vätgas, och minska dess kostnader, för att få e-bränslen mer kostnadsmässigt konkurrenskraftiga. Kommissionen kommer att vidare bedöma hur man kan underlätta tillgången till råvaror, med tanke på vätgasramens ändamålsenlighet. Det är också viktigt att övertyga producenterna av e-bränslen om att det förnybara bränsle av icke-biologiskt ursprung som de använder är framtidssäkert på så vis att det räknas mot målen. Kommissionen kommer att överväga kriterier för att slå vakt om befintliga investeringar om framtida översyner av regelverket medför ändringar av de relevanta bestämmelserna för produktionsinsatsvaror.

Flaggskeppsåtgärder

Kommissionen kommer att göra följande:

- *Arbeta med att utöka energiköpsavtalen till förnybara och koldioxidsnåla bränslen (2026).*
- *Bedöma sätt att öka tillgången till hållbara marina bränslen i hamnar i samband med utarbetandet av energiunionspaketet för det kommande årtiondet (2026).*
- *Bedöma möjliga mekanismer med överlåtbara certifikat för hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen, och utvärdera "book and claim"-möjligheter.*
- *Ta hänsyn till sjöfartssektorns behov i trepartsavtalet för biometan och sträva efter att utarbeta ett trepartsavtal för hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen genom RLCF Alliance (2026).*
- *Förbättra anpassningen och förenkla rapporteringen för luftfarts- och sjöfartssektorerna.*
- *Utforska åtgärder för att skydda pionjärers investeringar, i samband med energiunionspaketet för det kommande årtiondet (2026).*
- *Se över EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime när IMO:s ram för netto-nollutsläpp antas.*

⁶⁴ Centrumen kommer att stödja samordnad utbyggnad av infrastruktur och tjänster samt främja ett regelverk som underlättar ändamålsenlig drift av utsläppsfria luftfartyg.

4. STRATEGISKA PARTNERSKAP OCH GLOBALT SAMARBETE FÖR ATT ÖKA PÅ DEN HÅLLBARA BRÄNSLEFÖRSÖRJNINGEN

EU har bidragit till att uppnå betydande framsteg med de globala åtagandena för insatser inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och med de åtgärder som övervägs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Internationellt samarbete kommer att fortsätta vara nyckeln till att skapa en global ledande marknad för förnybara och koldioxidsnåla bränslen. En global marknad kommer i sin tur att skapa möjligheter för den europeiska industrin och gynna lokala ekonomier, samtidigt som den stärker våra band med internationella partner och gör att koldioxidläckage undviks. Förnybara och koldioxidsnåla bränslen från partnerländer, villkorade mot kravet att uppfylla EU:s eller motsvarande miljöstandarder och regelverk, däribland Corsia, kommer att behövas som komplement till den inhemska bränsleproduktionen, särskilt under den inledande expansionsfasen. Samtidigt, för att förebygga bedrägeri och säkerställa likvärdiga konkurrensförutsättningar⁶⁵, behövs det insatser för att skydda investeringarna i EU. Stöd från partnerländerna i ambitiösa bindande internationella avtal är grundläggande för att kunna genomföra dessa partnerskap.

4.1 Främjande av internationella partnerskap för diversifiering, marknadstillträde och globala ambitioner

Frihandelsavtal och ömsesidigt förmånliga internationella partnerskap är fortfarande avgörande för att förbättra diversifiering, ge tillträde till marknaden, säkra importen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och råvarumaterial samt underlätta importen/exporten av ren teknik i linje med det förordningsförslag om Europa i världen som nyligen antagits. Därför kommer kommissionen att på bästa sätt utnyttja frihandelsavtal och partnerskap för ren handel och rena investeringar till att göra det lättare att finansiera produktion av hållbara flygbränslen/marina bränslen, lagring av dem eller infrastruktur för tankning (bunkring) av dem i partnerländerna, när det inte utgör ett konkurrerande hot för EU:s hamnar. Dessa delsektorer har betecknats som flaggskeppsprojekt inom Global Gateway. Som beskrivs i det gemensamma meddelandet om EU:s globala klimat- och energivision⁶⁶ kommer EU att stödja genomförandet av stora flaggskeppsprojekt i partnerländerna genom Global Gateway-strategin. Frihandelsavtalet med Chile innehåller redan särskilda bestämmelser om att underlätta handel och investeringar i förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, däribland hållbara flygbränslen och hållbara marina bränslen, och att undanröja snedvridningar. EU har föreslagit sådana ordningar även i pågående förhandlingar med Thailand, Australien, Filippinerna och Förenade Arabemiraten⁶⁷.

Det första partnerskapet för ren handel och rena investeringar med Sydafrika syftar till att fördjupa samarbetet om ren handel, skapa möjligheter till hållbara investeringar och främja ren teknik i EU och Sydafrika i enlighet med given för en ren industri. Partnerskapet kommer att stödja samarbete i strategiska rena leveranskedjor, däribland hållbara transportbränslen i luftfarts- och sjöfartssektorerna och tillhörande infrastruktur.

⁶⁵ ISCC, *ISCC Response to Recent Suspected Cases of Mislabelling of Advanced Biodiesel*, 2023.

⁶⁶ JOIN(2025) 25 final.

⁶⁷ Exempelvis exportmonopol, dubbel prissättning eller icke-tariffära hinder för handel och investeringar.

Beträffande **luftfart** håller EU på att genomföra projektet om stöd, kapacitetssuppleering och utbildning för hållbart flygbränsle (ACT-SAF) ihop med Icao och Easa, i linje med Icaos strategiska mål att ”inget land ska lämnas utanför”. Kommissionen kommer att fortsätta samarbeta med partnerländer i Afrika, Latinamerika och Karibien samt Asien och Stillahavsområdet, och även med relevanta FN-organisationer, för att stödja utvecklingen, produktionen och användningen av hållbara flygbränslen. På kort sikt kommer kommissionen att lansera ett nytt partnerskapsprojekt för luftfart i Latinamerika och Karibien, som innefattar stöd till produktion av hållbara flygbränslen. EU kommer också att samarbeta för att utbyta kunskap och erfarenheter man erhållit genom RLCF Alliance med Icaos initiativ Finvest Hub, för att stödja framväxten av liknande plattformar på regional och global nivå. EU ska sikta på att ytterligare utöka samarbetet om hållbara bränslen med Afrikanska unionen, däribland genom att stödja insatser för att upprepa RLCF Alliances goda praxis i Afrika⁶⁸.

När det gäller **sjötransport** har kommissionen identifierat strategiska hamnar runtom i världen (det vill säga i Latinamerika, Afrika söder om Sahara och Asien) som har stark potential för produktion och bunkring av hållbara marina bränslen. Kommissionen kommer att påskynda utvecklingen av sådana bränslen genom att bidra till att upprätta gröna sjöfartskorridorer/sjöfartsnav. Global Gateway-initiativet för gröna sjöfartskorridorer (GGGSC) är på det tidiga genomförandestadiet, och där prioriterar EU partnerskap för att fasa ut fossila bränslen från sjötransporten. Slutligen föreslår kommissionen att det ska vara möjligt att bevilja direkta bidrag till privata enheter som stöd till projekt som ligger i EU:s strategiska intresse⁶⁹. Detta skulle kunna gynna både luftfarts- och sjöfartssektorerna.

Vidare kommer kommissionen att underlätta utbyggnaden av värdekedjor för förnybara och koldioxidsnåla bränslen som en del av en bredare insats till stöd för hållbara mobilitets- och transportlösningar för västra Balkan, Ukraina och Moldavien samt hela Svarta havet⁷⁰. Detta är en integrerad del av unionens konnektivitet, energitrygghet och regionala stabilitet.

Kommissionen har föreslagit att förnybara och koldioxidsnåla bränslen ska vara en huvudprioritering inom den nya pakten för Medelhavsområdet⁷¹, i syfte att stärka ett gemensamt åtagande för produktion och användning av dessa bränslen, främja kunskapsutbyte och stimulera engagemang från den privata sektorn.

4.2 Arbete i internationella organisationer i riktning mot en global bränslemarknad

IMO:s ram för nettonollutsläpp för sjöfarten, den första globala ramen, föreslogs för att minska växthusgaser och sikta på nettonollutsläpp från internationell sjöfart senast 2050 eller där omkring. Även om antagandet av den globala ramen har skjutits upp ett år, kommer unionen att fortsätta arbeta med en sådan global ram inom IMO och ihop med internationella partner.

⁶⁸ Det EU-finansierade projektet om stöd, kapacitetssuppleering och utbildning för hållbart flygbränsle (ACT-SAF) genomförs av Icao och Easa och ger stöd till Indien och 14 afrikanska stater: Egypten, Ekvatorialguinea, Elfenbenskusten, Etiopien, Kamerun, Kenya, Madagaskar, Marocko, Mauretanien, Moçambique, Nigeria, Rwanda, Senegal och Sydafrika, med en budget på fyra miljoner euro.

⁶⁹ COM(2025) 551 final, skäl 70, artikel 20.10 och 20.11.

⁷⁰ JOIN(2025) 135 final.

⁷¹ JOIN(2025) 26 final.

Tack vare EU:s och dess medlemsstaters starka ledarskap har det också nyligen gjorts framsteg inom Icao. År 2022 antog Icaos medlemsstater det långsiktiga eftersträvande målet att den internationella luftfarten ska ha nettonollutsläpp av koldioxid senast 2050, och där erkändes att hållbara flygbränslen är den främsta möjliggörande faktorn för att uppnå utsläppsminskningar. År 2023 godkändes den globala eftersträvande visionen att minska den internationella luftfartens utsläpp med 5 % senast 2030 genom att använda hållbara flygbränslen och annan renare luftfartsenergi (jämfört med att inte alls använda renare energi).

I september 2025 efterlyste Icaos medlemsstater ett omfattande genomförande av Corsia som det globala marknadsbaserade systemet för internationell luftfart.

4.3 Arbete för gemensamma standarder på global nivå

Kommissionen understryker vikten av att samarbeta internationellt om stabila hållbarhetskriterier, om transparenta och jämförbara beräkningar av hållbara bränslens livscykelutsläpp samt om förbättrad kompatibilitet, stabilitet och tillförlitlighet i certifieringen. Genom sådant samarbete kring stabila ramar för hållbarhet och utsläppsberäkning kan man göra förutsättningarna mer likvärdiga på de olika marknaderna, och risken minskar för koldioxidläckage och administrativ börda. Här kommer vi att fortsätta sträva efter att hållbara flygbränslen ska ha dubbel överensstämmelse, både med direktivet om förnybar energi och med Corsia, och stärka Corsia. I sjöfartssektorn håller certifieringen enligt direktivet om förnybar energi på att gå framåt både i EU och i länder utanför EU. På global nivå håller IMO på att utarbeta certifieringsregler.

4.4 Marknadsövervakning och handelspolitiska skyddsinstrument

Import till EU-marknaden bör omfattas av rättvisa villkor, för att säkerställa likvärdiga förutsättningar för verksamhetsutövarna i EU. EU:s handelspolitiska skyddsinstrument är ett ändamålsenligt sätt att avskräcka från illojala metoder och vidta korrigerande åtgärder mot potentiellt skadevållande import. Kommissionen står redo att använda de handelspolitiska skyddsinstrument den har till förfogande, om det visar sig nödvändigt. Kommissionen håller för närvarande på att skärpa sin övervakning av importen av produkter från länder utanför EU, för att upptäcka ökningar av potentiellt skadevållande import, däribland av biobränslen.

Skiljaktiga globala regler i luftfarts- och sjöfartssektorerna kan leda till att trafiken och utsläppen flyttas bortom EU:s gränser. Kommissionen kommer att bedöma risken⁷² och om så är lämpligt överväga åtgärder som kan behövas för att upprätthålla likvärdiga förutsättningar.

5. SLUTSATS

Omställningen till en ny energibas inom transporterna medför **avsevärda möjligheter till industriell tillväxt och skapande av arbetstillfällen i EU**. Samtidigt hjälper den EU att **öka**

⁷² Kommissionens ekonomiska studie för en bedömning av potentiellt koldioxidläckage i luftfarts- och sjöfartssektorerna och riskreducerande åtgärder; andra eventuella studier är också möjliga i framtiden.

sitt strategiska oberoende, diversifiera energiförsörjningen och bidra avsevärt till utfasningen av fossila bränslen från transportsektorn.

Men medan vägtransporten går framåt i sin omställning till utsläppsfri mobilitet, och järnvägssektorn har elektrifierat en avsevärd andel av sin verksamhet, befinner sig utfasningen inom luft- och vattenvägstransporten fortfarande i ett tidigt skede. Vi måste snabbt bygga upp kapaciteten för förnybara och koldioxidsnåla bränslen i och utanför EU. Det är en tuff utmaning, men inte oöverstiglig. **Det långsiktiga regelverket för att få fart på efterfrågan på sådana bränslen i EU finns redan och är här för att stanna. Det är mycket viktigt med större inhemsk produktion och användning, men det är även viktigt med internationellt samarbete** för att främja global produktion och användning. Syftet är inte bara att uppnå globala klimatmål och fasa ut fossila bränslen från transporterna, utan även att ge partnerländerna utvecklingsmöjligheter och samtidigt säkerställa likvärdiga förutsättningar för vår industri.

För att denna omställning ska lyckas måste man i mycket högre grad stödja investeringar i expansionen av lämplig teknik på marknaden och minska riskerna vid sådana investeringar, så att förnybara och koldioxidsnåla bränslen och deras hållbart anskaffade råvaror kommer ordentligt i fokus.