

Bruxelles, den 5. marts 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	5. marts 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.:	MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET om EU-strategien for den maritime industri
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 111 final.

Bilag: COM(2026) 111 final

Bruxelles, den 4.3.2026
COM(2026) 111 final

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

om EU-strategien for den maritime industri

1. INDLEDNING

Europa er et vandbåret kontinent. Den Europæiske Union og dens medlemsstater forvalter verdens største samlede havområde med 25 mio. km² eksklusive økonomiske zoner (EEZ)¹. Unionen har en af verdens længste kystlinjer, der strækker sig over 70 000 km i 22 medlemsstater og et netværk af indre vandveje på 42 000 km med tusindvis af havne, lystbådehavne, skibsværfter og leverandører, og det understreger behovet for at udnytte Europas muligheder på det indre marked for vandtransport yderligere.

Europas maritime fremstillings-² og skibsfartindustrier³ er strategiske sektorer for Europas autonomi, modstandsdygtighed, forsvar, økonomiske sikkerhed, velstand, dekarbonisering og bæredygtig anvendelse og beskyttelse af aktiver og ressourcer i de eksklusive økonomiske zoner (EEZ). Europas maritime fremstillingssektor er en global leder inden for kompleks, avanceret skibsbygning og avancerede teknologier. Den driver innovation inden for bæredygtig vandtransport og aktiviteter i den blå økonomi og er en hjørnesten i den regionale industrielle vækst. Europas skibsfartssektor er en førende leverandør af maritime tjenester på verdensplan, den sikrer forsyninger af essentielle varer, fremmer handel og bidrager til EU's energiuafhængighed. Den fastsætter også, sammen med andre vandtransportsektorer, efterspørgslen efter maritime fremstillingsprodukter og -tjenester og former teknologiske valg.

Begge sektorer er afgørende for at styrke Unionens og medlemsstaternes militære kapacitet ved at lette troppebevægelser og levere flådefartøjer samt civile og militære fartøjer med dobbelt anvendelse. De er også afgørende for indsættelsen og beskyttelsen af EU's digitale infrastruktur og offshoreenergiinfrastruktur, såsom rørledninger, el- og datakabler og vindmølleparker. Andre undersegmenter, såsom krydstogtturisme og maritim turisme, har betydelige muligheder for at blive mere bæredygtige gennem innovation.

Dette vandbårne økosystem står over for udfordringer. Draghi-⁴ og Niinistö-⁵rapporterne fremhæver eksponeringen for intens global konkurrence og spændinger, stigende afhængighed af skibsproduktion og -finansiering fra tredjelande, dekarbonisering samt aldrende arbejdsstyrker med behov for opkvalificering og omskoling.

Europa har brug for en politisk ramme, der beskytter og styrker Europas maritime fremstillings- og skibsfartsindustrier, øger innovationskapaciteten og fremmer digitalisering, bæredygtighed og dekarbonisering som grundlag for nye industrielle muligheder, og som driver teknologisk lederskab og styrker sektorernes konkurrenceevne. Sammen med havnene er disse industrier afgørende for EU's position under de ustabile geopolitiske forhold og for EU's strategiske autonomi, økonomiske sikkerhed og beredskab. Kommissionen foreslår derfor også en EU-havnestrategi ud over strategien for den maritime industri.

¹ Herunder regionerne i EU's yderste periferi.

² Begrebet "maritim fremstilling" omfatter en bred vifte af industrielle aktiviteter og tjenesteydelser, herunder: 1) bygning, reparation, vedligeholdelse, ombygning, eftermontering, ophugning og genanvendelse af søgående fartøjer, fartøjer til sejlads på indre vandveje, både, flydende platforme og andre specialiserede overflade- og undervandsenheder og 2) produktion af udstyr og teknologier til maritime aktiviteter, havneaktiviteter og aktiviteter i den blå økonomi.

³ Udtrykket "skibsfart" omfatter alle segmenter inden for både gods- og passagertransport ad søvejen, herunder kyst- og nærsøskibsfart, oversøisk skibsfart, specialiserede skibsfartstjenester samt både tramp- og linjefart.

⁴ The future of European competitiveness: Report by Mario Draghi (2024).

⁵ Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness: Report by Special Adviser Niinistö (2024).

Det er nu, der skal handles. EU-strategien for den maritime industri bygger på aftalen om ren industri og forskellige relaterede EU-initiativer⁶, og den formulerer en vision og en handlingsplan inddelt i seks søjler:

Visionen for EU's maritime fremstillingsindustri frem til 2030



2. OPFØRE, UDSKYRE OG REPARERE

En stærk maritim fremstillingssektor⁷ er af strategisk betydning for Europas suverænitet. Den gør det muligt for Europa at bygge og vedligeholde fartøjer, udstyr, platforme og teknologier, der er nødvendige for at fremme og beskytte Europas vitale interesser, herunder energiafhængighed, klimamodstandsdygtighed og fødevareforsyning⁸ samt grænsebeskyttelse, forsvar, beskyttelse af kritisk infrastruktur, militær mobilitet, havobservation og arktisk navigation⁹.

Bevarelse af en kritisk masse af kommerciel skibsbygning i EU er afgørende for at opretholde den militære skibsbygning under hensyntagen til de stærke sammenhænge og gensidige fordele ved dobbeltanvendelse¹⁰. Det er også vigtigt for at opretholde levedygtige forsyningskæder i Europa og sikre kontrol over nøgleteknologier og knowhow. Dette er afgørende for at fremme beskæftigelse, investeringer og innovation på regionalt plan, herunder i randområder, på øer og i de yderste regioner. Kapacitet til skibsreparation,

⁶ Herunder konkurrenceevnekompasset for EU (COM(2025) 30 final), den europæiske havpagt (COM(2025) 281 final), EU's strategi for maritim sikkerhed (14280/23), strategien for vandresiliens (COM(2025) 280 final) og handlingsplanen for nulforurening (COM(2021) 400 final).

⁷ Europas maritime fremstillingsindustri omfatter 300 skibsværfter og 28 000 producenter af maritimt udstyr. Der blev foretaget en bottom-up-analyse af sektorens karakteristika, behov, udfordringer og muligheder i forbindelse med mobilitetsomstillingsforløbet (2024). Anbefalingerne herfra afspejles i denne strategi.

⁸ Gennem f.eks. specialiserede fartøjer, konverter- og flydeplatforme, fundamentstrukturer og elinfrastruktur til vedvarende offshoreenergi generelt og mere specifikt til offshorevindenergi, avancerede opmudringsfartøjer til beskyttelse mod stigende havniveau og oversvømmelser fra floder samt fartøjer til bæredygtigt fiskeri og akvakultur. Med hensyn til fiskerifartøjer vil Kommissionen navnlig offentliggøre en køreplan for energiomstillingen i EU's fiskeri- og akvakultursektor senest i tredje kvartal af 2026, hvor Kommissionen vejleder sektoren om energiomstillingen og indsamler viden og anbefalinger fra energiomstillingspartnerskabet inden for EU's fiskeri og akvakultur.

⁹ Gennem patrulje- og orlogsfartøjer, undersøiske kabelfartøjer, fartøjer med dobbelt anvendelse, forskningsfartøjer, teknologier til havefterforskning, -observation, -overvågning og -monitorering, isbrydere og fartøjer, der kan sejle i is.

¹⁰ Den nye fælles meddelelse om styrkelse af EU's økonomiske sikkerhed (JOIN (2025)977), som fremhæver betydningen af at investere i et dynamisk industrigrundlag, anerkender specifikt skibsbygning som en strategisk sektor med dobbelt anvendelse.

vedligeholdelse, ombygning, eftermontering og genanvendelse er afgørende for at fremme sikkerhed, dekarbonisering og cirkularitet i vandtransportsektorerne.

2.1 EU's maritime fremstillingsindustri: fremme af vækst og konkurrenceevne på førende markeder

I dag er Europa stadig førende på verdensplan inden for nogle af de mest teknologisk avancerede skibstyper (f.eks. krydstogtskibe, flådeskibe, isbrydere, forskningsfartøjer, undersøiske kabelskibe, offshore vindstøttefartøjer, flydende platforme og omformerplatforme, yachter og fritidsfartøjer), rene fremdriftssystemer og avanceret udstyr. Da 97 % af verdens krydstogtskibe er bygget i Europa, er produktionen af krydstogtskibe afgørende for, at Europa kan opretholde og styrke sin komplekse skibsbygningskapacitet i andre segmenter, der er væsentlige ud fra et strategisk autonomiperspektiv.

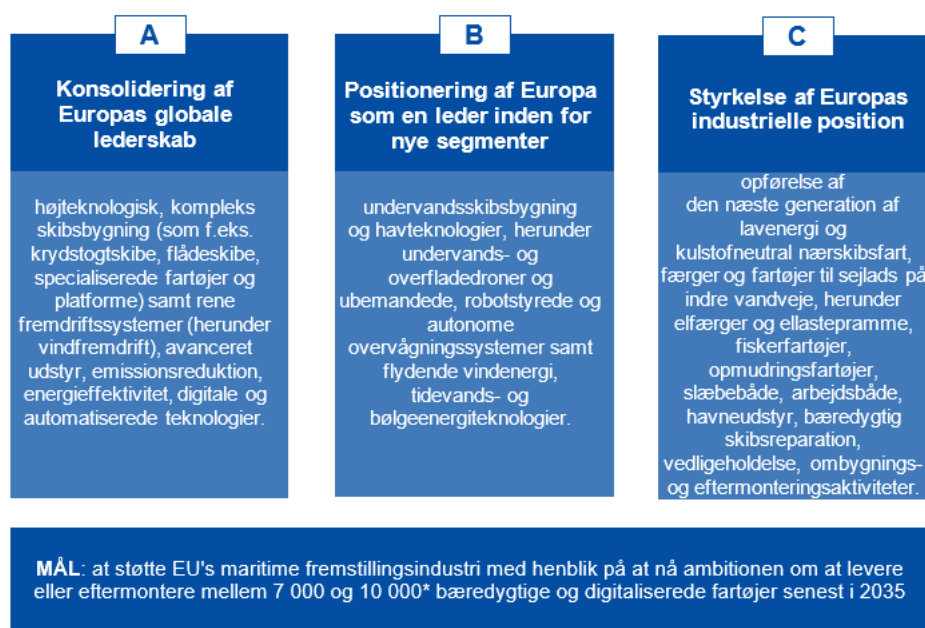
Inden for andre markedssegmenter, nemlig bygning af handelsskibe, har de europæiske skibsværfter i de seneste årtier mistet globale markedsandele på grund af et forvredet internationalt marked, der er påvirket af massive statsdrevne investeringer i tredjelande, ikke-markedsmæssig praksis samt forskelle i arbejds- og energiomkostninger. Selv om de europæiske skibsværfter har specialiseret sig i markeder med høj værdi og lav volumen, er udenlandske konkurrenter også på vej ind i disse segmenter. EU's industri har for nylig tabt terræn til lande som Kina inden for strategiske skibsbygningssegmenter såsom færger¹¹ og skibe til installation af havvindmøller. Lederskabet inden for undervandsfartøjer, maritimt udstyr og havneudstyr udfordres også i stigende grad.

For at bevare Europas maritime produktionsgrundlag og frigøre innovationspotentiallet skal EU og dets medlemsstater koncentrere den industripolitiske indsats dér, hvor de bedste resultater realistisk kan opnås, dvs. **højværdisegmenter med et stærkt potentiale for industrifremstilling i EU**¹².

¹¹ Europas markedsandel inden for skibsbygning målt i antallet af store færger (dvs. over 5 000 BT), der blev leveret til hjemmemarkedet (EU), var på 38 % i 2020-2024, med et gennemsnit på tre skibe leveret om året. Europa var verdensledende indtil 2010, men Europas globale markedsandel faldt til omkring 15 % i 2020-2024 (fra 60 % i 2010).

¹² Dekarbonisering, digitalisering, den forventede udvidelse af udbredelsen af vedvarende offshoreenergi og fremkomsten af nye vækstmarkeder i den blå økonomi, såsom undervands- og havobservationsteknologier, militær mobilitet og den kraftige stigning i forsvarsinvesteringer, giver mulighed for at udnytte og styrke Europas maritime produktionsgrundlag. For eksempel forventes antallet af elektrificerbare færger at stige til op til 364 inden 2030, afhængigt af faktorer som forbedring af batterienergitæthed og udbredelse af strømforsyning på land. Mellem 2020 og 2050 anslås det, at to tredjedele af den nuværende flåde på 12 000 fartøjer til sejlads på indre vandveje i Europa vil blive ombygget, mens en tredjedel vil være nybygninger (ca. 140 nye fartøjer om året).

EU-strategien for den maritime industri



*SEA Europes manifest "Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035" (2024)

For at opfylde denne ambition vil det kræve både udbuds- og efterspørgselsdrevne foranstaltninger samt de rette gunstige betingelser, herunder et tæt offentlig-privat samarbejde. Med henblik herpå vil Kommissionen lancere **EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder** for at styrke Europas industrielle suverænitet og teknologiske lederskab på udvalgte førende markeder inden for maritim fremstilling og nye teknologier. Alliancen skal samle interessenter fra vandtransportøkosystemet samt nationale og regionale myndigheder. Den skal gøre det muligt at identificere business cases for industrielle aktiviteter i Europa, fremme udarbejdelsen af fælles køreplaner og projektporteføljer på identificerede områder. Alliancen skal også arbejde på at støtte EU og medlemsstaterne i at tilpasse investeringsprioriteter, identificere supplerende incitamenter til at fremme efterspørgsel og synergier i hele værdikæden i Europa samt koordinere EU's støttemekanismer med nationale projekter.

2.2 Modernisering af EU's maritime produktionsgrundlag

Frem til 2030 skal den europæiske industri gøre yderligere fremskridt mod en intelligent og ren maritim produktion gennem digitalisering, avanceret robotteknologi, kunstig intelligens, modularitet, energieffektivitet og cirkularitet i industrielle processer. Det er afgørende for at gøre den maritime produktion i Europa mere modstandsdygtig og omkostningseffektiv, afbøde truende udfordringer med mangel på arbejdskraft, øge produktiviteten og udvide de industrielle anlægs operationelle kapacitet.

I **små og mellemstore skibsværfter** skal anvendelsen af innovative fremstillingsteknologier øges, når det gælder materialer, processer, kunstig intelligens og kompetencer. Kommissionen udsender derfor FoI-flagskibsindkaldelsen **"Fremtidens**

skibsværfter"¹³ med det mål at støtte test og demonstration af sådanne teknologier i et virkeligt skibsværftøkosystem med henblik på yderligere udbredelse og opskalering af resultaterne.

Flaskehalse vedrørende administrative tilladelser kan begrænse skibsværfternes evne til at udvide eller modernisere faciliteter eller installere dekarboniseringsteknologier, såsom infrastruktur til bunkring af rene brændstoffer eller elektrificering ved kaj. Den nyligt foreslåede forordning om fremskyndelse af miljøvurderinger¹⁴ og pakken om europæiske net kan fremskynde elektrificeringen af industrianlæg, herunder i havneområder, såsom skibsreparations- og vedligeholdelsesfaciliteter, og bør vedtages af medlovgiverne så hurtigt som muligt. **Den foreslåede Industrial Accelerator Act** skal forenkle og fremskynde tilladelsesprocedurerne, herunder for maritime produktionsanlæg.

Endelig vil Kommissionen sammen med interessenterne i EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder undersøge, hvordan man kan optimere grænseoverskridende produktions- og forsyningskædesynergier og fremme standardisering, hvor der kan opnås stordriftsfordele, f.eks. for at reducere omkostninger og udrulningstid for visse komponenter til næste generation af fartøjer.

2.3 Udnyttelse af offentlige indkøb og finansiering til støtte for EU's industrielle førerposition

En strategisk anvendelse af offentlige indkøb kan bidrage til at fremme efterspørgslen efter rene, innovative varer og tjenesteydelser fremstillet i EU, herunder vigtige strategiske fartøjer på førende markeder¹⁵, som er afgørende for EU's modstandsdygtighed og økonomiske sikkerhed.

Kommissionen vil samarbejde med EU/EØS-medlemsstaterne om at identificere og fremme en **flerårig, samlet pipeline af offentlige ordrer på tværs af offentlige indkøbere i EU/EØS** for at skabe et langsigtet samlet offentligt efterspørgselssignal i relevante segmenter (f.eks. færger, forskningsskibe, isbrydere, slæbebåde og droner¹⁶) og fremme Europas maritime fremstillingssektors parathed til at opfylde en sådan efterspørgsel.

I forbindelse med den kommende revision af EU's ramme for offentlige udbud vil Kommissionen foreslå **målrettede ikke-prisrelaterede krav** i overensstemmelse med internationale forpligtelser i udvalgte strategiske offentlige udbudssegmenter til støtte for EU's industrielle modstandsdygtighed og økonomiske sikkerhedsmål.

Desuden vil Kommissionen vurdere eksterne afhængigheder og behovet for ikke-prisrelaterede kriterier for indkøb af specialiserede fartøjer ved udformningen af

¹³ Horisont Europa arbejdsprogrammet 2026-2027 – CL5-2026-05-D5-12). Vejledende budget: 21 mio EUR.

¹⁴ Forslag til et revideret direktiv om at fremskynde tilladelsesproceduren for infrastrukturprojekter (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Eksempler herpå kan omfatte direkte erhvervelse af færger til lokal transport samt by- og øtransport, oceanografiske fartøjer og forskningsfartøjer, isbrydere, arbejdsbåde, forureningsbekæmpelsesfartøjer, eftersøgnings- og redningsfartøjer, uddannelses- og bjærgningsfartøjer, indkøb af komponenter, reparation og specialiserede tjenester samt flåde-, patrulje- og kystvagtsaktiver og -teknologier.

¹⁶ Under hensyntagen til og i synergi med oprettelsen af EU's multifunktionelle reserveflåde af kabelfartøjer i overensstemmelse med EU's handlingsplan for kabelsikkerhed (JOIN/2025/9 final) og med relevante foranstaltninger under handlingsplanen for dronesikkerhed og bekæmpelse af dronesikkerhed (COM(2026) 81 final).

auktionsbetingelser for strategiske maritime projekter, projekter inden for vedvarende energi og undervandsprojekter.

Offentlig finansiering kan også styrke den private efterspørgsel efter smarte og rene produkter og fremme innovation og værdiskabelse i EU. Med henblik herpå er **målrettede EU-præferencebetingelser for at** beskytte strategiske teknologier og kapaciteter i overensstemmelse med internationale forpligtelser medtaget i forslagene til den flerårige finansielle ramme (2028-2034), og især i forslaget til Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne (ECF).

Den nye **fælles meddelelse om styrkelse af EU's økonomiske sikkerhed**¹⁷ indeholder en kraftig opfordring til medlemsstaterne, EIB-Gruppen og andre internationale finansielle institutioner samt nationale erhvervsfremmende banker, der gennemfører nationale eller EU-budgetter, om at integrere økonomiske sikkerhedshensyn i finansieringsbeslutninger¹⁸.

2.4 Etablering af loyal konkurrence fra tredjelande

Kommissionen sigter mod at sikre fair konkurrence globalt og beskytte Europas maritime fremstillingsindustri mod skadelig handelspraksis såsom underbudspriser, ikke-markedsorienteret subsidiering, krænkelse af intellektuelle ejendomsrettigheder (IPR) og tvungne teknologioverførsler i tredjelande.

Kommissionen ønsker at indlede en struktureret dialog med EU's maritime fremstillingsindustri, eventuelt inden for rammerne af EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder, med henblik på yderligere at styrke efterretningskapaciteten til at overvåge den globale skibsbygningspolitik og markedsudviklingen, strategiske risici, trusler mod og muligheder for forsyningskædens modstandsdygtighed samt hindringer for markedsadgang i tredjelande. Med henblik herpå vil Kommissionen bl.a. udnytte EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder samt netværket af EU-delegationer og det nye informationsknudepunkt for økonomisk sikkerhed, som bebudet i den nye fælles meddelelse om styrkelse af EU's økonomiske sikkerhed¹⁹. Dette vil bidrage til bedre at afdække og udpege områder, hvor urimelig handelspraksis i tredjelande er eller kan blive skadelig for EU's skibsværfter og udstyrsproducenter, og sikre et grundlag for mulige handelsforanstaltninger eller tiltag for at sikre fair konkurrence.

Når det gælder bedre beskyttelse af industrien mod skadelig handelspraksis, vil Kommissionen:

- **Vurdere mulighederne og, hvor det er nødvendigt og muligt, foreslå et nyt sektorspecifikt instrument**²⁰ eller målrettede ændringer af den handelspolitiske værktøjskasse i overensstemmelse med internationale forpligtelser. Løsningsmodellerne skal fokusere på specifikke segmenter, der er afgørende for

¹⁷ (JOIN (2025) 977).

¹⁸ Dette omfatter prioritering af støtte til EU-virksomheder, der mindsker udenlandsk afhængighed i kritiske sektorer, og forhindring af at højrisikoleverandører fra tredjelande kan få adgang til EU-finansiering og national finansiering.

¹⁹ (JOIN(2025) 977).

²⁰ I betragtning af at forordning (EU) 2016/1035 om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse for skibe ikke kan anvendes på grund af manglende ratifikation af OECD's skibsbygningssaftale fra 1994.

Europas strategiske autonomi og økonomiske sikkerhed, og hvor EU's skibsværfter stadig er aktive, men oplever illoyal konkurrence fra udlandet²¹.

- **Udnytte eksisterende og fremtidige handels- og investeringsaftaler** for at beskytte og fremme EU's maritime produktionsgrundlags interesser, herunder gennem markedsadgang, antisubsidiebestemmelser, gennemsigtighedsforpligtelser og bestemmelser om beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder.
- **Genoptage bestræbelserne på at opnå en fremtidig international aftale på skibsbygningsområdet**, der skal imødegå ikke-markedsbaseret praksis i sektoren.

Kommissionen vil fortsat fremme lige vilkår for eksportkreditter til skibe ved yderligere at udvikle **sektoraftalen om skibe (SSU)** i OECD-arrangementet vedrørende offentligt støttede eksportkreditter²², herunder gennem specifikke bestemmelser for nul- og lavemissionsskibe. Kommissionen vil ligeledes arbejde for at støtte EU's skibsværfter, udstyrsproducenter og tjenesteudbydere på tredjelandsmarkeder gennem **oprettelsen af et nyt finansieringsværktøj på EU-plan for eksportkreditter**²³.

2.5 Styrkelse af den globale ramme for skibsgenbrug og fremme af maritim cirkularitet

Genanvendelse af skibe gør det muligt at udvinde og genbruge værdifulde materialer såsom stål, kobber og aluminium, hvilket mindsker behovet for udvinding af nye ressourcer og understøtter principperne for den cirkulære økonomi. Over 16 000 skibe forventes at blive genanvendt i løbet af det næste årti. Kommissionen vil bestræbe sig på at **styrke Hongkong-konventionen om genanvendelse af skibe**²⁴ for at sikre en opdateret og mere robust global ramme. Ultimativt er målet at opnå fuld overensstemmelse mellem internationale regler og EU's forordning om genanvendelse af skibe og sikre en sikker, bæredygtig og ansvarlig genanvendelsespraksis på internationalt plan.

Kommissionen vil desuden undersøge, hvordan den kan støtte **udvidelsen af EU's indenlandske skibsophugningskapacitet** ved at gøre den mere omkostningseffektiv og samarbejde med handelspartnere med skibsophugningskapacitet, begyndende med Indien, for at fremme høje miljømæssige og sociale standarder på grundlag af EU's forordning om skibsophugning. Da genanvendte materialer vil blive stadig mere værdifulde for en grøn EU-produktion, er Kommissionen parat til at bistå interessenter med at udvikle vugge-til-vugge EU-tilgange i den maritime industri på tværs af stålproduktion, skibsbygning samt skibs- og skrotgenanvendelsesklynger i Europa²⁵ og fremme industrielle synergier, muligheder og bedste miljøpraksis.

²¹ F.eks. skibstyper, der er afgørende for militær mobilitet og forsyningssikkerhed i krisetider, såsom færger og fartøjer til sejlads på indre vandveje, samt specialiserede skibe, der er afgørende for at beskytte Europas offshoreenergiinfrastruktur og digitale infrastruktur.

²² Det betyder, at der skal skabes lige konkurrencevilkår (hvor konkurrencen er baseret på skibenes pris og kvalitet og ikke på de finansielle vilkår, der tilbydes), og at der skal arbejdes på at fjerne handelsforvriddninger i forbindelse med offentligt støttede eksportkreditter.

²³ Gennem det nye værktøj ydes finansiell EU-støtte til EU's nationale eksportkreditagentur for at styrke de finansielle tilbuds konkurrenceevne, herunder til internationale købere af skibe.

²⁴ Hongkong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe (2009).

²⁵ Muligvis som en del af EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder.

Kommissionen vil fortsat støtte maritime cirkulære strategier fra design til bortskaffelse og materialegenanvendelse gennem støtte til FoU²⁶. Køreplanen for gennemførelse af den cirkulære økonomi for udtjente fritidsbåde²⁷, som fastsætter mål, der skal nås inden 2030, tjener som rettesnor for den videre indsats på dette område.

Flagskibsforanstaltninger

- *Lancere EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder for at fremme lederskab på førende markeder*
- *Støtte de europæiske skibsværfters digitale, grønne og cirkulære omstilling ("Fremtidens skibsværfter")*
- *Udnytte offentlige indkøb og EU-finansiering som foreslået i FFR til støtte for EU's industrielle lederskab, herunder gennem offentlige ordrepipelines og målrettede ikke-prisrelaterede og økonomiske sikkerhedskriterier*
- *Iværksætte foranstaltninger til at sikre fair konkurrence internationalt for EU's skibsværfter og udstyrsproducenter, herunder eksportkreditter for skibe og, hvor det er nødvendigt og muligt, sektorspecifikke handelsforanstaltninger*

3. TRANSPORT OG KONNEKTIVITET

Søtransport er en strategisk sektor, der står for omkring 75 % af EU's udenrigshandel og 30 % af godstransporten inden for EU. Den flåde, som EU-landene kontrollerer, er verdens største og tegner sig for mere end en tredjedel af den globale skibstonnage på tværs af alle segmenter. Europæiske operatører opretholder stærke markedspositioner inden for container- og bulktransport, energitransport og højt specialiserede maritime tjenester. Søpassager- og godstransportforbindelser er afgørende for EU's øer og regioner i den yderste periferi, da de sikrer territorial samhørighed og støtter lokalsamfund og turisme. Flåder under EU-landenes flag og kontrol er internationalt anerkendt for at have eksemplariske standarder inden for sikkerhed og sikring, innovation og miljøpræstationer²⁸.

Samtidig opererer EU's søtransportsektor i et stadig mere komplekst miljø præget af forstyrrelser og politisk ustabilitet, omkostninger ved energiomstillingen, en aldrende arbejdsstyrke og intens global konkurrence, især fra Øst- og Sydøstasien. Den seneste geopolitiske udvikling har endnu en gang understreget sektorens strategiske betydning for den globale handel med energi og varer. Samtidig har den seneste udvikling understreget, hvordan sektoren i stigende grad er udsat for internationale sikkerhedsudfordringer, som udgør betydelige risici for retten til fri sejlads, men endnu vigtigere – for skibenes og deres besætningers sikkerhed – og som fører til øgede transport- og forsikringsomkostninger.

²⁶ Der bygges også videre på værktøjer som pas, der muliggør et fuldt livscyklus- og materialesporingssystem for skibe, samt indekser for skibsværfters miljøpræstationer, som er udviklet under de EU-finansierede projekter Circle of Life og EcoShipYards.

²⁷ Køreplan for gennemførelsen af den cirkulære økonomi for udtjente fritidsbåde udarbejdet i 2023 af European Boating Industry i samarbejde med Kommissionen.

²⁸ IMO's konventioner om maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse er indarbejdet i EU's regelsæt. Medlemsstaterne er juridisk forpligtede til at anvende dem sammen med EU's specifikke regler, ofte under strengere krav end i andre regioner i verden.

På den baggrund har denne strategi til formål at beskytte sektoren som en central leverandør af søtransporttjenester af høj kvalitet, der er effektive, sikre og bæredygtige, samtidig med at der skabes bedre betingelser for EU's maritime fremstillingssektor.

Opfyldelse af målene i denne strategi kræver en sammenhængende politisk og lovgivningsmæssig ramme samt samarbejde på EU-plan og nationalt plan. **Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) fungerer som den tekniske og operationelle rygrad i Unionens søtransportpolitik.** Agenturet spiller en central rolle i en harmoniseret gennemførelse og fremmer innovative og effektive løsninger, herunder gennem sin omfattende videnbase. Agenturet spiller også en afgørende rolle med hensyn til at støtte gennemførelsen af de lovgivningsmæssige tiltag, der er fastsat i denne strategi. Desuden yder EMSA teknisk bistand og støtte til kapacitetsopbygning til maritime myndigheder i Middelhavsområdet.²⁹

3.1 Ejerskab og flag

Ved at opretholde en væsentlig andel af maritime aktiver og gøre det mere attraktivt at sejle under EU's flag vil EU's position i den globale handel blive understøttet, og kommunikationslinjerne vil blive sikret. Det vil også styrke EU's evne til at påvirke de globale normer og politikker for sikkerhed, tryghed, arbejdsvilkår, klima og miljøbeskyttelse.

I denne sammenhæng vil Kommissionen **fortsat støtte sig til Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport**³⁰ ved vurdering af medlemsstaternes støtteordninger (f.eks. tonnageskat), som er et centralt redskab til at bevare den indenlandske søfartssektors markedsandele og konkurrenceevne samt gøre det mere attraktivt at sejle under medlemsstaternes flag i lyset af den intense globale konkurrence. Kommissionen **opfordrer medlemsstaterne til yderligere at fremme pragmatiske foranstaltninger**, såsom at gøre de nationale administrative processer mere effektive³¹ og indføre digitale certifikater, fuld digitalisering af registre og anvendelse af AI-drevne værktøjer til optimering af procedurer. Kommissionen vil på sin side **etablere en struktureret samarbejdsdialog** med medlemsstaterne og interessenter fra industrien med henblik på at styrke konkurrenceevnen og kvaliteten i skibsfarten, herunder i forbindelse med gennemførelsen af international lovgivning og EU-lovgivning om **opfyldelse af flagstatens krav**. Kommissionen vil sammen med medlemsstaterne fortsætte sine bestræbelser i IMO på at styrke det lovpligtige tilsyn med flagstater for effektivt at opfylde deres forpligtelser.

3.2 Energiomstilling og dekarbonisering

Fremme af den maritime sektors dekarbonisering og reduktion af forurening, samtidig med at dens konkurrenceevne bevares, kræver klare og forudsigelige regler, også på globalt plan. Dette kan fremme innovation og lederskab på et skibsfartsmarked i hastig udvikling og stimulere efterspørgslen efter rene brændstoffer og teknologier i Europa.

En ren omstilling vil kræve en kombination af øget energieffektivitet og indførelse af nye fremdriftsteknologier og alternative brændstoffer. For at skabe betingelserne for massiv

²⁹ Gennem det NDICI-Global Europe-finansierede program SAFEMED V.

³⁰ C(2004) 43, EUT 2004.

³¹ Såsom kvalitet og smidig administration, risikobaseret tilgang, kortere ventetider, strømlinede inspektioner.

produktion og udbredelse af sådanne brændstoffer i vanskelige sektorer har Kommissionen lanceret **investeringsplanen for bæredygtig transport**³². For søtransport vil dette betyde øget anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt direkte elektrificering, hvor det er muligt³³. I denne sammenhæng vil Kommissionen også arbejde for et integreret marked for biomethan og samtidig opfordre medlemsstaterne til at sikre, at nationale foranstaltninger ikke indebærer indirekte hindringer for grænseoverskridende handel med biomethan eller begrænser tilgængeligheden heraf på det indre marked. Alliancen for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer vil tilskynde til drøftelser mellem skibsejere, industrien for bæredygtige brændstoffer og finansielle institutioner for at fremme produktionen og forsyningen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i vandtransportsektoren.

Fuel EU Maritime og inddragelsen af skibsfartssektoren i EU ETS understreger EU's engagement i at forme den grønne omstilling i skibsfarten og sikre, at sektoren kan opfylde EU's dekarboniseringsmål. For yderligere at lette gennemførelsen af disse retsakter og mindske den reguleringsmæssige og administrative kompleksitet som følge af de nuværende uoverensstemmelser og overlap, vil Kommissionen **overveje, hvordan den eksisterende overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme kan forenkles og strømlines**, så den understøtter både EU ETS Maritime og FuelEU Maritime og skaber yderligere synergier i processen med overholdelse af rammen³⁴.

Den mest effektive måde at håndtere klimapåvirkninger fra søtransporten på og sikre lige vilkår er gennem en ambitiøs global indsats, som sikrer gennemførelse af IMO's 2023-strategimål for international skibsfart om at opnå drivhusgasneutralitet senest i 2050. EU vil **fortsætte arbejdet inden for IMO og indgå i samarbejde med internationale partnere om globale løsninger** og derigennem støtte EU's skibsfartssektors dekarboniseringsindsats samt de investeringer, der allerede er foretaget for at nå dette mål. I overensstemmelse med de eksisterende retlige forpligtelser vil Kommissionen revidere den relevante EU-lovgivning under hensyntagen til globale foranstaltninger i IMO for at undgå dobbeltbetaling.

Kommissionen vil også **fremme samarbejdet mellem interessenter ved at etablere et europæisk netværk af grønne sejlruiter og knudepunkter**. Det skal bygge på eksisterende initiativer, herunder strategier for forskellige havbassiner og det europæiske maritime rum³⁵. Målet er at øge forudsigeligheden for investeringsbeslutninger og koordinere bæredygtighedsprojekter vedrørende fartøjers drift, teknologiimplementering, brændstofforsyning og havneinfrastruktur³⁶. Hvor det er relevant, kan en sådan indsats involvere EU-kandidatlande på grundlag af de eksisterende retlige rammer såsom det transeuropæiske transportnet³⁷.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Strømforsyning på land, elfærger og nærskibsfart.

³⁴ For eksempel med hensyn til at tilpasse gældende definitioner samt designelementer og -processer.

³⁵ Det europæiske maritime rum er den maritime dimension af det transeuropæiske transportnet.

³⁶ Udvikling af havneinfrastruktur er afgørende for energiomstillingen og dekarboniseringen og behandles i EU's havnestrategi.

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013.

3.3 Sikkerhed – en grundpille for robust skibsfart af høj kvalitet

Sikkerhed er en strategisk drivkraft for skibsfartstjenester af høj kvalitet og en hjørnesten i EU's fremstillingssektors konkurrenceevne og teknologiske førerskab. Efterhånden som skibsfarten hurtigt overgår til at anvende alternative brændstoffer, digitalisering og automatisering, skal sikkerhedsprotokollerne udvikles for at håndtere nye operationelle og teknologiske risici samt cybersikkerhedsrisici. Den aldrende passagerflåde under EU-flag understreger yderligere behovet for at fremskynde moderniseringen af flåden³⁸.

På globalt plan skal IMO's sikkerhedsstandarder følge med de teknologiske fremskridt, herunder inden for alternative brændstoffer og fremdriftssystemer, energieffektivitetsteknologier, uddannelse af søfarende og automatiseret søtransport. EU vil **styrke sit engagement i IMO med henblik på at udforme disse standarder, hvilket også vil bidrage til at sikre lige vilkår på globalt plan.**

I EU sikres et højt sikkerhedsniveau til søs gennem indarbejdelse af IMO-regler i EU-lovgivningen. I 2026 vil Kommissionen aflægge rapport om EU's direktiv om passagerskibes sikkerhed³⁹ og direktivet om udstyr på skibe⁴⁰ som forberedelse til en revision med henblik på at **tilpasse de nuværende krav til dekarboniserings- og digitaliseringsudfordringerne**. I lyset af den afgørende betydning, som passagerskibes sikkerhed og sikre regionale forbindelser har, vil Kommissionen overveje **at udvide EU's sikkerhedskrav til passagerskibe til at omfatte alle ruter inden for EU**. Med hensyn til offshoretjenester vil Kommissionen undersøge gennemførligheden af **en EU-ramme for gensidig anerkendelse af offshoreservice- og industriskibe**, herunder til transport af industripersonale eller besætninger og til udlægning af undersøiske kabler og vedligeholdelse. Kommissionen vil også **vurdere, om anvendelsesområdet for direktivet om udstyr på skibe eller eksisterende ordninger for gensidig anerkendelse mellem anerkendte organisationer skal udvides** til at omfatte yderligere udstyr. Målet vil være at forenkle godkendelsesprocesserne og forbedre adgangen til internationale markeder og samtidig sikre det højest mulige sikkerhedsniveau.

Betydelige udfordringer for maritim sikkerhed og miljøspørgsmål er forbundet med den såkaldte "skyggeflåde"⁴¹, som i vid udstrækning består af aldrende fartøjer under uklar jurisdiktion og kontrol, hvor der er uklarhed om, hvilket flag der sejles under, og praksis for regeloverholdelse. Dette udgør bl.a. en øget risiko for havmiljøet, herunder for områder, der er udpeget som særligt følsomme, såsom Østersøen. Kommissionen vil i tæt samarbejde med EU-Udenrigstjenesten og med støtte fra EMSA **styrke overvågningen af og kontrollen med skyggeflåden⁴² og forbedre håndhævelsen af de eksisterende regler**. Desuden vil Kommissionen udvide det internationale samarbejde for at lukke de resterende smuthuller og opretholde globale standarder for maritim sikkerhed og miljø, herunder håndhævelse af restriktive foranstaltninger.

³⁸ Som fremhævet i EMSAFE-rapporten, der blev offentliggjort af EMSA i december 2025.

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF.

⁴¹ Defineret af IMO i resolution A.1192(33), vedtaget den 6. december 2023.

⁴² I december 2025 godkendte Rådet en erklæring om styrkelse af den internationale havret i forbindelse med trusler fra skyggeflåden og om hensigten om at udvikle værktøjer til at imødegå disse trusler.

3.4 Forenkling af administrative formaliteter for at udnytte Europas muligheder i forbindelse med det indre marked for vandtransport

Kompleksiteten af de administrative procedurer, der følger af national og global lovgivning samt EU-lovgivning, udgør en betydelig udfordring for EU's skibsfart, hvilket forårsager forsinkelser, øger omkostningerne og reducerer den samlede effektivitet⁴³. Denne situation påvirker især nærskibsfarten og især de mindre aktører i konkurrencen med vejtransport.

Procedurerne forventes at blive betydeligt enklere, når harmoniseret rapportering gennem det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe)⁴⁴ er fuldt implementeret. **Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at færdiggøre gennemførelsen af EMSWe-forordningen.**

I større skala har Kommissionen foreslået **en ambitiøs toldreform**, der skal fremme et effektivt offentligt-privat samarbejde om gennemførelse af toldformaliteter på tværs af økonomiske sektorer, herunder søfartssektoren. Ifølge forslaget bliver et tolldatacenter⁴⁵ tilgængeligt for de maritime operatører fra 2032. For at lette samhandelen vil Kommissionen arbejde for **en hurtig sammenkobling mellem de nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt og det fremtidige tolldatacenter.**

Selv om ovennævnte foranstaltninger letter overholdelsen, er det lige så vigtigt at reducere den mængde data, som skibe skal indberette, når de anløber EU-havne. I øjeblikket kan skibe pålægges at indsende op til 1 200 dataelementer, hvoraf to tredjedele vedrører national lovgivning⁴⁶. Med henblik på at udnytte de fulde muligheder i Europas indre marked for vandtransport opfordrer Kommissionen **medlemsstaterne til i fællesskab at arbejde for at forenkle og strømline de medlemsstaternes og EU's rapporteringskrav.**

Kommissionen vil **konsultere den maritime industri** vedrørende identifikation af yderligere forenkling af administrative procedurer og datakrav.

3.5 Varetagelse af EU's interesser på internationalt niveau

Som en stor økonomisk magt er EU's engagement i international skibsfart afgørende, ikke kun for at støtte sin egen økonomiske vækst, men også for at styre de globale maritime politikker i retning af lige vilkår, bæredygtighed, sikkerhed og teknologisk innovation.

Kommissionen vil derfor sammen med EU-medlemsstaterne **intensivere sin indsats i IMO** og søge at **maksimere EU's gennemslagskraft gennem bredere alliancer med internationale partnere.**

For at sikre forsyningskæders modstandsdygtighed kræver maritime flaskehalse (dvs. kritiske knudepunkter for global handel og militær mobilitet) og nye ruter, såsom i Arktis⁴⁷,

⁴³ Ifølge Europa-Kommissionens nylige undersøgelse om nærskibsfart kan administrative formaliteter udgøre op til 5 % af et fartøjs samlede driftsomkostninger.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU.

⁴⁵ Tolldatacentret udgøres af en række elektroniske tjenester og systemer til anvendelse af data til toldformål, og det skal muliggøre elektronisk gennemførelse af toldlovgivningen.

⁴⁶ Egen analyse.

⁴⁷ Gennem den kommende revision af Unionens Arktispolitik.

særlig opmærksomhed. **Kommissionen opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at intensivere samarbejdet og afsætte tilstrækkelige ressourcer til at styrke EU's strategiske tilstedeværelse, herunder den maritime, i disse kritiske områder** for at sikre kontinuitet i adgangen til internationale søtransportruter og derigennem beskytte Unionens sikkerhed. Desuden bør de berørte medlemsstater kunne søge støtte fra andre medlemsstater eller EU-Udenrigstjenesten til, via diplomatiske kanaler, at bistå skibe, der sejler under deres flag, og som tilbageholdes eller risikerer at blive tilbageholdt.

Kommissionen er fortsat fast besluttet på **at medtage omfattende forpligtelser vedrørende internationale søtransporttjenester i frihandelsaftaler**. Disse bestræbelser bør forbedre betingelserne for markedsadgang og ikke-diskriminerende behandling af EU-operatører i tredjelande, herunder adgang til havne og brug af hjælpetjenester⁴⁸. Samlet set **kunne EU søge at opnå mere afbalancerede og gensidige forpligtelser i sin maritime handelspolitik**, navnlig fra partnere, der indfører restriktioner som lastreservationsordninger og diskriminerende havneafgifter.

Medlemsstaterne har brug for en forudsigelig retlig ramme for at sikre overholdelse af EU-retten, når de forvalter deres **bilaterale maritime partnerskaber**⁴⁹. **Kommissionen vil foreslå lovgivning**, der fastsætter betingelser for, at medlemsstaterne kan erklære eksisterende bilaterale aftaler forenelige med EU-retten og forhandle og indgå nye aftaler, der fremmer EU's interesser.

EU's rederier har brug for pålidelig og konkurrencedygtig adgang til alternative brændstoffer og infrastruktur langs globale ruter og knudepunkter. Global Gateway-initiativet om grønne skibskorridorer og -knudepunkter⁵⁰ fremmer udbredelsen af rene og alternative brændstoffer gennem gensidigt fordelagtige partnerskaber med tredjelande. For at sikre investeringer og beskytte EU's interesser i internationale forsyningskæder vil Kommissionen **integrere sikkerheds- og sikringskrav i udviklingen af partnerskaber vedrørende Global Gateway-havne og værdikædepartnerskaber** med udviklingslande. Den vil yderligere styrke denne tilgang ved at uddybe partnerskaber med udviklede tredjelande, der huser centrale globale skibsknudepunkter.

I forbindelse med Middelhavspagten⁵¹ vil Kommissionen fremme udviklingen af effektive og bæredygtige transportforbindelser samt styrket sikkerhed i Unionen.

3.6 Støtte til sektorerne for sejlads på indre vandveje, krydstogter og lystsejlads

For fuldt ud at udnytte det uudnyttede potentiale i transport ad indre vandveje inden for det europæiske transportsystem vil Europa-Kommissionen foreslå en **opfølgning på NAIADES III-programmet**. Initiativet skal fokusere på at løse kritiske udfordringer for konkurrenceevnen inden for transport ad indre vandveje, herunder modernisering af indlandshavne, styrkelse af infrastrukturens modstandsdygtighed og indførelse af innovative teknologier såsom automatiserede systemer og nul- eller lavemissionsfartøjer.

⁴⁸ Såsom godshåndtering (herunder containerterminaler), lager- og oplagringsvirksomhed, agenturvirksomhed og spedition.

⁴⁹ I lyset af EU-Domstolens Singapore-udtalelse fra 2017, som bekræftede, at EU har enekompetence til at forhandle og indgå internationale søtransportaftaler, hvor sådanne aftaler kan påvirke eller ændre gældende EU-regler.

⁵⁰ [Global Gateway - Internationale partnerskaber - Europa-Kommissionen](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

EU's kommende **strategi for bæredygtig turisme** vil fortsat **fremme bæredygtig vækst i turismeøkosystemet**, herunder krydstog- og sejlsportsindustrien

Flagskibsforanstaltninger

- *Videreføre arbejdet i IMO om globale løsninger og revidere relevant EU-lovgivning under hensyntagen til globale tiltag i IMO for at undgå dobbeltbetaling*
- *Overveje, hvordan overvågnings-, rapporterings- og verifikationsrammen for EU ETS og FuelEU Maritime kan forenkles, og hvordan de administrative formaliteter for skibsfartsoperationer kan strømlines*
- *Forfølge globale ambitioner, herunder gennem styrket engagement i IMO's arbejde, fremme strategiske partnerskaber med tredjelande og sikre velfungerende globale maritime markeder*

4. SIKRE OG BESKYTTE

Det maritime område står over for stigende trusler, både på overfladen og på havbunden. Truslerne understreger behovet for robuste **flåde-, isbrydnings- og undervandskapaciteter samt kapabiliteter med dobbelt anvendelse** til at støtte EU's behov for forsvar, arktisk sikkerhed, beskyttelse af kritisk infrastruktur og militær mobilitet. Håndteringen af disse udfordringer kan skabe muligheder for vækst i EU's maritime industri, bl.a. ved at udnytte og fremme produktionen af fartøjer, platforme og teknologier med dobbelt anvendelse.

4.1 Styrkelse af Europas industrielle og teknologiske base inden for flådesektoren

Det skiftende geopolitiske landskab kræver udvikling af avancerede flådesystemer, skibe og platforme, der kan operere på en integreret måde i udfordrende, trusselsmiljøer og på tværs af domæner, herunder om nødvendigt ekstreme klimatiske og geografiske miljøer (f.eks. Arktis).

For at nå målene for forsvarsberedskab for 2030 er der en tungtvejende interesse på EU-plan og nationalt plan i at opskalere flådeproduktionskapaciteten⁵². **Medlemsstaterne kan udnytte de forskellige muligheder under ReArm Europe-planen⁵³, som har til formål at mobilisere op til 800 mia. EUR i forsvarsudgifter frem mod 2030**, til at styrke flådens industrielle og teknologiske kapaciteter. Dette omfatter støtte til udvikling af standardiserede grænseflader og protokoller, fremme af interoperabilitet mellem europæiske flåder, integration af systemer fra forskellige producenter og styrkelse af strategiske kapacitetsområder⁵⁴.

⁵² Kommissionen vil vurdere EU's flådesektors behov, dens forsyningskæde, graden af EU's afhængighed og behovet for at opretholde strategiske lagre. En undersøgelse planlægges iværksat i tredje kvartal 2026 under Horisont Europas arbejdsprogram for 2026-2027 (videnskabelige og tekniske tjenester ved Det Fælles Forskningscenter (modstandsdygtighed i forsyningskæden for vandtransport)).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Herunder fartøjer og teknologier med dobbelt anvendelse, specialfartøjer til vedligeholdelse af offshore- og undervandsinfrastruktur (f.eks. kabellægnings-, vedligeholdelses- og reparationskibe) og søtransportkapacitet (f.eks. færger, isbrydere, hospitalsskibe, besætningsstøtteskibe, offshore supportfartøjer, opmudringsfartøjer og slæbebåde).

Den Europæiske Forsvarsfond (EDF) vil fortsat styrke kapaciteten hos EU's flådesystemintegratorer og udstyrsleverandører ved at støtte samarbejdsbaserede emner inden for FoU i overensstemmelse med prioriteterne i kapacitetsudviklingsplanen⁵⁵.

Desuden vil **programmet for den europæiske forsvarsindustri** (EDIP) støtte forøgelsen af de industrielle produktionskapaciteter og kompensere for omkostningerne ved samarbejde om fælles indkøb. Programmet skal også støtte overgangen fra prototype til produktion i stor skala og sammenkoble forsknings- og udviklingsaktiviteter, der støttes af Den Europæiske Forsvarsfond (EDF).

4.2 Sikring af teknologisk førerposition inden for maritim situationsforståelse

Beskyttelsen af kritisk undervands-, havne- og offshoreinfrastruktur kræver en tværgående tilgang, der omfatter teknologier såsom undervands- og overfladedroner, sensorer, systemer til tidlig varsling, undervandskommunikationssystemer, søsætnings- og bjærgningssystemer samt dronebærere. Der er behov for et tættere samarbejde mellem regeringer og industrien for at skabe komplekse situationsbevidsthedsarkitekturer, der integrerer avancerede teknologier gennem et unikt kommando- og kontrolsystem. Dette skaber samtidig muligheder for at forankre EU's maritime industrielle lederskab i et voksende, strategisk segment.

Den **EU-handlingsplan for kabelsikkerhed**⁵⁶, som skitserer udviklingen af en integreret overvågningsmekanisme for undersøiske kabler pr. havbassinknudepunkt, og **handlingsplanen for drone- og moddronesikkerhed**⁵⁷ med industrielle foranstaltninger for droner, såsom et fælles indkøbsinitiativ, vil bidrage til at sikre rettidig trusselsdetektion og reaktionskapacitet.

For at styrke den maritime situationsforståelse på EU-plan fra rummet til havbunden og imødegå manglende kapaciteter, vil det være vigtigt at udnytte Europas maritime industrigrundlag, bygge videre på Ocean Pact og andre eksisterende EU-initiativer⁵⁸ på dette område for yderligere at støtte:

- øget forskning og udvikling af teknologier og militære systemer/systemer med dobbelt anvendelse til kommando, kontrol, kommunikation, efterretning, overvågning og rekognoscering
- fælles indkøb af ubemandede sødroner og kommunikationssystemer til flådefartøjer, kystvagt og havnemyndigheder, der sikrer koordinering
- investering i og udvikling af cybersikkerhedsløsninger og integrerede systemer, der kombinerer overvågningskapaciteter for at muliggøre en omfattende og koordineret tilgang til maritim sikkerhed og beskyttelse af havne.

⁵⁵ Flådekamp og maritim afskærmning inden for alle de tre nøgleområder, nemlig opgradering af de nuværende overfladeflådesystemer, næste generation af overfladeflådekampssystemer og langtrækkende bevæbnede bemandede og ubemandede maritime systemer. Yderligere oplysninger findes i EDA – EU's kapacitetsudviklingsprioriteter for 2023.

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

⁵⁸ F.eks. EU's strategi for maritim sikkerhed (14280/23), den fælles ramme for informationsudveksling på det maritime område, EU's handlingsplan for kabelsikkerhed, handlingsplanen for sikkerhed vedrørende droner og modforanstaltninger mod droner, EMSA-værtsknudepunkter og EU's rumprogram (forordning (EU) 2021/696), som etablerer Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM og tjenester for rumsikkerhed, der understøtter maritim navigation, overvågning, kommunikation og situationsforståelse.

I denne forbindelse opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at gøre brug af de muligheder, som EDIP tilbyder, navnlig muligheden for at etablere **europæiske forsvarsprojekter af fælles interesse**, herunder inden for **maritim situationsforståelse**.

4.3 Støtte til militær mobilitet og beredskab i nødsituationer

Den fælles meddelelse om militær mobilitet⁵⁹ understreger den rolle, som transport med dobbelt anvendelse, herunder søtransport, spiller for at muliggøre militær mobilitet og nødberedskab. I meddelelsen understreges også behovet for, at EU udvider sin industrielle kapacitet til at levere militær mobilitetskapacitet. I den forbindelse er mulighederne for dobbelt anvendelse af europæiske færger vigtigt. De kan spille en central rolle i hurtig og effektiv transport af tropper, køretøjer og udstyr på tværs af korte og mellemlange søruter samt i evakuering og nødhjælp. Det vil give mulighed for at genopbygge den indenlandske industrielle kapacitet i dette strategiske segment og skabe en sneboldeffekt for den maritime produktionsbase.

Med henblik herpå vil Kommissionen foreslå at **etablere en støttemekanisme for bygning af færger med dobbelt anvendelse**⁶⁰ for at mobilisere finansielle ressourcer til investeringer i yderligere militære specifikationer for færger med dobbelt anvendelse, der er bygget i Europa og kan indsættes på strategisk vigtige ruter. Som led i dette program vil Kommissionen samarbejde med Det Europæiske Forsvarsagentur, muligvis EMSA og EU's Militærstab om at udvikle standarder for søtransportaktiver med dobbelt anvendelse, som supplement til den foreslåede forordning om militær mobilitet⁶¹ og for at sikre overensstemmelse med NATO's standarder.

Kommissionen vil desuden **arbejde for solide og bindende IMO-cybersikkerhedsregler for at reducere generelle maritime cyberrisici for civile fartøjer** i overensstemmelse med de relevante EU-foranstaltninger såsom NIS2-direktivet⁶², forordningen om cyberrobusthed⁶³ og det nylige forslag til en revideret cybersikkerhedsforordning⁶⁴, der har til formål at styrke EU's modstandsdygtighed og kapacitet inden for cybersikkerhed yderligere i lyset af disse voksende trusler.

Flagskibsforanstaltninger

- *Støtte optrapningen af den maritime industris produktionskapacitet, herunder gennem det nye europæiske forsvarsindustriprogram og ReArm Europe-planen*
- *Foreslå at iværksætte et støtteprogram for bygning af færger til dobbelt anvendelse*

5. ADGANG TIL INNOVATION

Innovation og investering i avancerede teknologier såsom cleantech, cirkularitet, digitalisering, automatisering, kunstig intelligens og intelligent skibsdesign er afgørende

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ I overensstemmelse med de relevante statsstøtteregele, hvor det er relevant.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Direktiv (EU) 2022/2555.

⁶³ Forordning (EU) 2024/2847. Lovgivningen kræver, at produkter med digitale elementer opfylder cybersikkerhedskrav. Selv om skibsudstyr er udelukket fra dens anvendelsesområde, kan den stadig finde anvendelse på søfartssektoren for produkter, der ikke er klassificeret som skibsudstyr, såsom software.

⁶⁴ COM(2026) 11.

for at styrke konkurrenceevnen, bæredygtigheden og modstandsdygtigheden i både den maritime fremstillings- og skibsfartssektor i EU. Det er derfor afgørende at håndtere barrierer såsom lovgivningsmæssig usikkerhed, fragmentering af offentlige og private FoU-investeringsindsatser og begrænset testkapacitet.

5.1 Styrke de politiske rammer for at fremme EU's lederskab inden for innovative teknologier

Fremtiden for EU's økosystem for vandtransport vil afhænge af evnen til at identificere og opskalere nye teknologiske løsninger inden for ren teknologi samt digitale og automatiserede systemer og at yde målrettet politisk støtte til at styrke EU's industrigrundlag.

Teknologier som brændselsceller, el- og vindfremdrift, kontrol af flygtige emissioner, CO₂-transport, CO₂-opsamling og -lagring, strømforsyning fra land og vedvarende offshoreenergi⁶⁵ er blot nogle af de teknologier, der rummer betydelige muligheder med hensyn til emissionsreduktion og markedsmuligheder. De fleste af dem anerkendes i forordningen om nettonulindustri, der har til formål at øge EU's produktionskapacitet inden for nettonulteknologier frem til 2030. Desuden fremhæver nylige undersøgelser foretaget af EMSA fordelene ved luftsmøring, og IMO's arbejde har ført til fremskridt med retningslinjer for batterier, avanceret genvinding af spildvarme, brændselsceller og systemer til CO₂-opsamling og -lagring.

Vindassisteret fremdrift er et eksempel på en teknologi, der bygger på stærk europæisk produktionseksperise⁶⁶. For at støtte udbredelsen heraf vil Kommissionen arbejde på at forbedre metoden til opgørelse af vindfremdriftsenergi og afhjælpe lovgivningsmæssige mangler på EU- og IMO-plan.

Dertil kommer, at **nuklear fremdrift**, herunder små modulære reaktorer (SMR) og avancerede modulære reaktorer (AMR), kræver koordineret strategisk tilsyn i lyset af fornyet global interesse og tidlige industrielle udviklinger. Kommissionen vil fortsætte arbejdet hen imod en solid politisk ramme, der muliggør anvendelse af kernekraftbaseret fremdrift i kommerciel skibsfart⁶⁷ og bidrager til at opnå en global teknologisk og industriel førerposition.

Kommissionen vil, med støtte fra EMSA, koordinere arbejdet med vurdering af teknologiske udviklinger, herunder teknologisk parathed og sikkerhed. For at hjælpe med at mindske risikoen ved investeringer og bidrage til at skalere løsninger vil lovende teknologiske udviklinger blive yderligere vurderet og afspejlet i EU-lovgivningen, herunder FuelEU Maritime-forordningen og EU-taksonomien⁶⁸, samt på IMO-niveau, hvor det er relevant.

⁶⁵ Såsom fundamenter og flydere til havvindmøller, energi fra tidevandsstrøm, bølgeenergi, offshore transformerstationer og konvertere.

⁶⁶ I løbet af de seneste fem år har dette område modtaget over 36 mio. EUR i finansiering fra Horisont Europa.

⁶⁷ Herunder gennem et særligt emne i arbejdsprogrammet for Horisont Europas klynge 5, indkaldelse 2027.

⁶⁸ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2139 af 4. juni 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852.

Kommissionen vil om nødvendigt ajourføre EU's ramme for det indre marked for at støtte innovation og udbredelse af ren teknologi i specifikke maritime produktionssegmenter. Med henblik herpå vil Kommissionen foreslå en **målettet ændring af forordningen om emissioner fra mobile ikkevejgående maskiner**⁶⁹ for at tillade brint som referencebrændstof for motorer til mobile ikkevejgående maskiner i fartøjer til sejlads på indre vandveje. Derudover fokuserer **den igangværende evaluering af direktivet om fritidsfartøjer**⁷⁰ på at vurdere reglerne for nye vandfartøjer og nye fremdriftssystemer i dette segment.

For at fremme sikker anvendelse af autonome fartøjer vil Kommissionen arbejde for et **lovgivningsmæssigt og teknisk rammeværk for ubemandede skibsfartsløsninger** både på IMO- og EU-plan. Siden 2016 har EU's arbejde med maritime autonome overfladeskibe (MASS) bidraget til IMO's MASS-kode, som skal vedtages i 2026 og være obligatorisk fra 2032. Forud for udrulningen af autonome skibe i stor skala vil Kommissionen med støtte fra EMSA **udstede EU-retningslinjer og bedste praksis for dedikerede test og forsøg til søs samt risikovurdering**⁷¹ for at støtte gennemførelsen i medlemsstaterne og bidrage til EU's teknologiske lederskab.

5.2 Fremme af synergier, koordinering og håndtering af hindringer for industriel opskalering af innovation

For at **styrke EU's teknologiske førerposition** vil Kommissionen søge at styrke det offentlig-private samarbejde under Horisont Europa-rammeprogrammet for 2028-2034 på prioriterede områder og på grundlag af en porteføljetilgang. Inden for vandvejstransport vil dette bygge videre på resultaterne af det nuværende samprogrammerede **partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje** med henblik på **at styrke og udvide EU's indsats** på dette område, for at fremme synergier og stordriftsfordele mellem dekarbonisering, digitalisering, automatisering og cirkularitet i det bredere vandbårne økosystem.

Kommissionen opfordrer **medlemsstaterne til yderligere at støtte en hurtig udbredelse af innovation, herunder testbænke og lovgivningsmæssige eksperimenter**, der bidrager til Europas maritime teknologiske lederskab, industrielle suverænitet og mål for den dobbelte omstilling. Den kommende **EU-strategi for havforskning og innovation** vil forbedre testprocesserne for havteknologier, såsom undervandsrobotter, til forskellige anvendelser for at hjælpe EU's producenter med at tage dem i brug hurtigere og billigere.

Ved gennemførelsen af **den europæiske strategi for forsknings- og teknologiinfrastrukturer**⁷² vil Kommissionen kortlægge og vurdere forsknings- og teknologiinfrastrukturer, herunder for vandtransport. Den vil også fremme adgangen til sådanne infrastrukturer for nystartede virksomheder, vækstvirksomheder, SMV'er og midcapselskaber på det maritime område i EU.

⁶⁹ Forordning om krav vedrørende emissionsgrænser for forurenende luftarter og partikler for og typegodkendelse af forbrændingsmotorer til mobile ikkevejgående maskiner (forordning (EU) 2016/1628).

⁷⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/53/EU af 20. november 2013 om fritidsfartøjer og personlige fartøjer og om ophævelse af direktiv 94/25/EF EØS-relevant tekst.

⁷¹ Som eksempel kan nævnes det risikobaserede vurderingsværktøj (RBAT), der er udviklet af EMSA.

⁷² COM/2025/497 final/2.

For at hjælpe med at forebygge EU-finansieret teknologilækage vil Kommissionen styrke forsknings- og innovationssikkerheden ved at sikre en systematisk og streng håndhævelse af eksisterende værktøjer⁷³ og identificere eventuelle resterende huller.

Kommissionen vil lancere det europæiske havobservationsinitiativ OceanEye, en af hjørnestenene i den europæiske havpagt. Styrkelse af havobservation og udvikling af relaterede teknologier vil skabe nye muligheder for EU's maritime producenter.

Flagskibsforanstaltninger

- *Opdatere de lovgivningsmæssige rammer for at fremme EU's førerposition inden for innovative teknologier, herunder vindfremdrift, nuklear fremdrift og autonome skibe.*
- *Styrke og udvide anvendelsesområdet for forsknings- og innovationsstøtte til vandtransportsektoren på grundlag af resultaterne af det nuværende medprogrammerede partnerskab om nulemissionstransport ad vandvejen.*
- *Lancere havobservationsinitiativet (OceanEye)*

6. Adgang til finansiering og investering

Nylige undersøgelser anslår, at det årlige finansieringsbehov til dekarbonisering af EU's fartøjsflåde ligger mellem 2,4 mia. EUR og 8,5 mia. EUR. Der er identificeret betydelige investeringsbehov for fartøjer til sejlads på indre vandveje og specialiserede segmenter såsom offshore-vindfartøjer, undersøiske kabelfartøjer eller nye havteknologier⁷⁴. Den digitale omstilling af EU's skibsværfter skønnes desuden at kræve investeringer på mindst 3 mia. EUR og op til 7,5 mia. EUR. Opfyldelsen af disse investeringsbehov kræver koordineret anvendelse af nuværende og fremtidig EU-finansiering, nationale foranstaltninger samt tiltag for at tiltrække privat kapital gennem hele investeringsforløbet. Særlige rådgivnings-, matchmaking- og projektpipelineværktøjer såsom EU's skibsfinansieringsportal, BlueInvest, Enterprise Europe Network (EEN), EIB Advisory gennem InvestEU Advisory Hub og Innovationsfondens projektudviklingsbistand (IF PDA) vil lette adgangen til ressourcer og skabe gunstige betingelser for finansiering af projekter.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne, finansielle institutioner og nationale erhvervsfremmende banker til at øge støtten til vandtransportprojekter, herunder gennem garantier for både skibsbygning og finansiering af erhvervelse, i overensstemmelse med de relevante statsstøtteregler, hvor det er relevant.

6.1 Finansiering af investeringer gennem EU-instrumenter

I løbet af 2026 og 2027 vil Kommissionen mobilisere en bred vifte af tilgængelige ressourcer og eksisterende instrumenter til støtte for EU's vandtransportklynge, herunder maritim fremstilling og skibsfart, i hele investeringscyklussen.

⁷³ Kommissionen kan f.eks., i behørigt begrundede tilfælde, udelukke visse tredjelandsenheder eller EU-enheder, der kontrolleres af visse tredjelande, fra at deltage i projekter vedrørende forskning og innovation samt udrulning af digitale kapaciteter for at beskytte Unionens strategiske aktiver, interesser, autonomi eller sikkerhed. Den kan også vurdere virkningen af overførslen af resultater fra Horisont Europa (herunder intellektuelle ejendomsrettigheder), der er genereret gennem EU-finansieret forskning, til ikke-associerede tredjelande og gøre indsigelse mod sådanne overførsler.

⁷⁴ [Den Europæiske Investeringsbank, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

Målrettede tilskud, effektive risikodelingsmekanismer og innovative finansielle ordninger er afgørende for at mobilisere private investeringer i sektoren. I den forbindelse vil Kommissionen **støtte fornyelse og dekarbonisering af skibsflåden** med særligt fokus på færger og kystfartøjer **under Connecting Europe-faciliteten (CEF)** gennem en indkaldelse i 2026. Denne foranstaltning er udformet med henblik på at fremme omstillingen af EU's skibsfartssektor og samtidig styrke udviklingen af det europæiske maritime rum samt den indenlandske produktionskapacitet og teknologier fremstillet i EU. Siden 2014 har CEF allerede ydet støtte til forskellige typer fartøjer og indsatser svarende til 220 mio. EUR. Desuden ændrede Kommissionen i februar 2026 **CEF's digitale arbejdsprogram for at afsætte 347 mio. EUR til strategiske undersøiske kabelprojekter** og iværksatte en indkaldelse af forslag til en værdi af 20 mio. EUR til forbedring af Europas reparationskapacitet.

Gennem **InvestEU** forventer Kommissionen at **mobilisere omkring 1-1,5 mia. EUR⁷⁵ i investeringer i vandtransportsektoren frem til 2027**, hvoraf en tredjedel vil blive realiseret i 2026-2027, herunder til fornyelse og eftermontering af flåden i alle udviklingsfaser⁷⁶. Et lovende initiativ er den nyligt etablerede egenkapitalbaserede fond Atlante Marine Fund⁷⁷. Desuden stiller produktet **Blue Economy⁷⁸**, **der støttes af InvestEU og EHF⁷⁹**, og som gennemføres af EIB-Gruppen, venturekapital og private equity-investeringer til rådighed for nystartede virksomheder og SMV'er, herunder inden for skibsbygning og eftermontering, skibsfart og blå teknologi. **Det har til formål at mobilisere ca. 800 mio. EUR i investeringer.**

Til demonstration og præ-udrulning har Kommissionen gennem **Innovationsfonden indgået forpligtelser for 20 mio. EU ETS-kvoter (1,5 mia. EUR⁸⁰)** frem til 2030 for at støtte emissionsreduktioner og fremme innovation i hele den maritime sektor, fra havne til skibsbygning. Siden 2020 har Fonden støttet 13 maritime projekter med ca. 600 mio. EUR⁸¹. På grundlag af disse resultater og som led i tilsagnet om at afsætte 20 mio. EU ETS-kvoter til sektoren vil Kommissionen i 2027 lancere **en særlig maritim indkaldelse**. Budgettet og anvendelsesområdet for denne indkaldelse vil blive fastlagt af Kommissionen efter behov, navnlig på grundlag af det resterende budget for Innovationsfonden og ETS-prisen. I forbindelse med fremtidige generelle indkaldelser vil Kommissionen desuden vurdere Innovationsfondens gennemførelse og dens specifikke præferencebestemmelser for maritime projekter med henblik på yderligere at fremme dekarboniseringen af skibsfarten. Medlemsstaterne opfordres til at udnytte Innovationsfondens ressourcer gennem fondens mekanismer "auktion som en tjeneste" og "tilskud som en tjeneste", som gør det muligt at tildele yderligere nationale midler til støtte for maritime projekter.

⁷⁵ Investeringsområder, der allerede støttes af InvestEU, omfatter lav- og nulemissionsfærger, offshorevindmølleparker, ubemandede overfladefartøjer til offshorevindenergisektoren, vindfremdrift og undervandsteknologier.

⁷⁶ Herunder gennem opskalering af tværsektorielle InvestEU-produkter, der kan anvendes til at støtte SMV'er og små midcapselskaber i skibsfarts- og skibsbygningssektoren, herunder Bæredygtighedsgarantien og Digitaliserings- og Innovationsgarantien, som forvaltes af Den Europæiske Investeringsfond (EIF).

⁷⁷ Støttet af Den Europæiske Investeringsfond (EIF) gennem InvestEU-programmet og med fokus på at lette energiomstillingen af flåder, især for små og mellemstore ejere.

⁷⁸ Gennemført af Den Europæiske Investeringsfond.

⁷⁹ Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond.

⁸⁰ Til en pris på 75 EUR pr. EU-kvotetilladelse.

⁸¹ Derudover kan sektoren også udnytte det endnu større budget, der er afsat til transportrelevante e-brændstofprojekter.

Under Horisont Europa har Kommissionen allerede afsat 345 mio. EUR i perioden 2021-2024. Kommissionen **vil yderligere afsætte 184,5 mio. EUR til finansiering af forsknings- og innovationsaktiviteter for vandtransport** frem til 2027⁸², herunder 159,5 mio. EUR til finansiering af partnerskabet om nulemissionstransport ad vandveje og 8 mio. EUR til området fastoxid-brændselsceller⁸³. Til **forskning og udvikling inden for flådeområdet**⁸⁴ er 130 mio. EUR til rådighed under aktuelt åbne EDF-indkaldelser (2026) om emner som forbedrede semiautonome overfladefartøjer og beskyttelse af havbundsinfrastruktur.

Under **den næste flerårige finansielle ramme** kan den foreslåede **Europæiske Fond for Konkurrenceevne (ECF)** hjælpe sektoren med at få EU-innovationer på markedet. Under ECF kan Kommissionen støtte investeringer i rene, digitaliserede fartøjer samt innovation og modernisering af skibsbygning, offshoreenergi og blå teknologi. ECF kan også støtte samarbejdsbaseret FoU på forsvarsområdet og industriel opskalering samt dobbelt anvendelse af civile-militære aktiver⁸⁵. Det foreslås, at ECF's finansielle støtte koordineres nøje med finansieringen under det fremtidige **Horisont Europa-program**⁸⁶ [OBJ].

EIB-Gruppen, der i gennemsnit udlåner⁸⁷ 600 mio. EUR om året til projekter inden for vandtransport bredt set, herunder skibsfart, er fortsat engageret i at støtte sektorens finansieringsbehov og lette adgangen til finansiering for virksomheder af alle størrelser⁸⁸. Gruppen ønsker at bidrage til at sikre en troværdig overgang fra innovation og pilotprojekter til fuld udrulning, herunder gennem sit TechEU-program⁸⁹ støttet af InvestEU.

6.2 Udnyttelse af støtteforanstaltninger på europæisk, nationalt og regionalt plan

Midler under delt forvaltning mellem medlemsstater eller regioner kan udnyttes til at støtte investeringer under det nye FFR-forslag via nationale og regionale partnerskabsplaner i overensstemmelse med målene i denne strategi⁹⁰.

Betydelige og øremærkede ressourcer til finansiering af dekarbonisering kan mobiliseres gennem indtægterne fra medlemsstaternes auktioner gennem EU's emissionshandelssystem (ETS), som nu er udvidet til at omfatte søtransport. Da medlemsstaterne er retligt forpligtede til at anvende indtægterne fra EU ETS til investeringer i klimaforanstaltninger, **opfordrer Kommissionen kraftigt medlemsstaterne til at afsætte en del af ETS-indtægterne** til investeringer i maritim

⁸² Gennem Horisont Europas arbejdsprogram for 2025 og 2026-2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: SOFC-drivaggregat til flere brændstoftyper til søtransport.

⁸⁴ Siden 2019 er der på EU-plan øremærket og afsat i alt 1,1 mia. EUR til at styrke flådekapaciteterne. Annoncerede, igangværende eller afsluttede projekter under EDIDP/PADR/EDF (2019-2024) omfatter 35 samarbejdsprojekter med forpligtelser for 834,9 mio. EUR, hvilket har resulteret i seks prototyper, og yderligere ti forventes inden 2030. 142 mio. EUR er øremærket under EDF-indkaldelser, og projekterne er i øjeblikket under udvælgelse (2025).

⁸⁵ Eksempelvis for at tilskynde til indkøb af transportudstyr med dobbelt anvendelse, støtte styrkelse, modernisering, udvidelse og omlægning af industrielle kapaciteter til produktion og vedligeholdelse af produkter, der bidrager til og forbedrer militær mobilitet samt uddannelse, omskoling og opkvalificering af personale.

⁸⁶ De samarbejdsbaserede forsknings- og innovationsaktiviteter for konkurrenceevnedelen under søjle II i Horisont Europa vil blive integreret i en specifik dedikeret del af arbejdsprogrammerne under Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne.

⁸⁷ I perioden 2015-2024.

⁸⁸ Blandt andet på områder som skibsfart, innovation, avanceret produktion og forsvar.

⁸⁹ [TechEU – European innovators one-stop shop](#).

⁹⁰ I overensstemmelse med relevante statsstøtteregler.

dekarbonisering i hele den maritime klynge i Europa⁹¹. For at maksimere virkningen og opnå synergier på EU-plan, herunder mellem skibsejere, skibsværfter, teknologi- og brændstofleverandører samt havneinteressenter, vil Kommissionen koordinere medlemsstaternes indsats og lette udvekslingen af bedste praksis, herunder eventuelt gennem retningslinjer.

For yderligere at fremme dekarboniseringen af søtransporten og styrke EU's industrielle modstandsdygtighed og lederskab vil Kommissionen i forbindelse med den kommende revision af ETS overveje **en særlig EU-mekanisme, der direkte støtter rederier med ETS-kvoter** for at understøtte udbredelse af bæredygtige brændstoffer og rene fremdriftsteknologier, der er knyttet til målrettede EU-præferencekriterier.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at udnytte de nye **rammebestemmelser for statsstøtte i forbindelse med aftalen om ren industri** til at støtte investeringer i industriel dekarbonisering og energieffektivitet, herunder i maritime produktionsanlæg, samt til at udvide produktionskapaciteten inden for maritimt relevante nettonulteknologier⁹².

De kommende **retningslinjer for landtransport og multimodal transport** og den nye **gruppefritagelsesforordning for transport** vil muliggøre investeringsstøtteforanstaltninger med henblik på at støtte fornyelse af flåden af fartøjer til sejlads på indre vandveje⁹³ samt installation af kraner om bord på fartøjer på indre vandveje. De vil også muliggøre driftsstøtteforanstaltninger for at tage højde for reduktion af eksterne omkostninger ved overgang til multimodale løsninger, herunder nærskibsfart eller indre vandveje, sammenlignet med udelukkende fokus på vejtransport.

6.3 Håndtering af reguleringsmæssige spørgsmål vedrørende skibsfinansiering

De europæiske bankers andel af de globale shippingporteføljer er faldet konstant i de seneste år og er gået fra 72 % i 2013 til 49,7 % i 2023⁹⁴. Tendenserne varierer mellem medlemsstaterne med kraftige fald i nogle lande og stabil eller endda stigende deltagelse i skibsfart i banksektoren i andre lande. Generelt søger EU's rederier dog i stigende grad finansieringsmuligheder hos banker og leasinginstitutioner i tredjelande, der tilbyder attraktive finansieringsprodukter. Denne situation kan skabe en strategisk sårbarhed i EU og underminere EU's økonomiske sikkerhed og industrielle interesser, da udenlandske institutioner kan bevare ejerskabet af de leasede fartøjer og indføre krav om lokalt indhold. Et sammenhængende og forudsigeligt reguleringsmiljø bør bidrage til at stimulere skibsfinansiering i EU og tilskynde investorer til at investere kapital i grønne maritime projekter i Europa.

Kommissionen **vil revidere EU's taksonomi for bæredygtig finansiering vedrørende vandtransportsektoren**⁹⁵ for bedre at afspejle sektorens unikke behov, teknologiske

⁹¹ Eksempelvis produktion og anvendelse af bæredygtige brændstoffer, forbedring af skibes energieffektivitet, fornyelse af flåden, investeringer i innovative rene marineteknologier samt bæredygtig infrastruktur og landstrøm i havne.

⁹² Disse omfatter brændselsceller, elektriske fremdriftsteknologier til vandtransport, vindfremdriftsteknologier, CO₂-transportteknologier, teknologier til opsamling og lagring af CO₂, udstyr til strømforsyning fra land, offshoreteknologier til vedvarende energi såsom fundamenter og flydere til havvindmøller, tidevandsenergiteknologier, bølgeenergiteknologier, offshoretransformatorstationer og -omformere.

⁹³ Navnlig for SMV'er og SMC'er, i form af garantier.

⁹⁴ Forskning [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

⁹⁵ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2139 af 4. juni 2021 om ændring af forordning (EU) 2020/852.

realiteter og klimaomstillingsforløb. Nye kriterier, der forventes offentliggjort i 2. kvartal 2026, kan tages i betragtning i relevante statsstøtteinstrumenter til fornyelse af flåden og investeringer i eftermontering⁹⁶.

På kapitalmarkedsniveau vil **EU's strategi for opsparings- og investeringsunionen bidrage til at kanalisere flere investeringer ind i økonomien** ved at fjerne barrierer, fremme securitisering, tilskynde til institutionelle investeringer og mobilisere kapital på tværs af grænserne.

Flagskibsforanstaltninger

- *Støtte fornyelsen og dekarboniseringen af skibsflåden under den nuværende Connecting Europe-facilitet, samtidig med at den indenlandske industrielle kapacitet fremmes.*
- *Overveje en EU-mekanisme til støtte for udbredelsen af bæredygtige brændstoffer og rene fremdriftsteknologier i forbindelse med den kommende revision af ETS.*
- *Opfordre medlemsstaterne til at afsætte en del af ETS-indtægterne til investeringer i dekarbonisering af skibsfarten i Europa.*
- *Revidere EU-taksonomikriterierne for at forbedre adgangen til bæredygtig finansiering og tilskynde til bæredygtige investeringer.*

7. Adgang til kvalifikationer og kvalitetsjob

Det er afgørende at gøre EU's maritime klynge mere attraktiv som beskæftigelsesområde. En kvalificeret og motiveret arbejdsstyrke understøtter effektivitet og produktivitet, muliggør tilpasning til teknologiske ændringer, sikrer vidensfastholdelse og -overførsel og støtter bæredygtighedsmål, samtidig med at den bidrager til et konkurrencedygtigt, modstandsdygtigt og innovativt maritimt økosystem i EU.

7.1 Opkvalificering og omskoling af EU's arbejdsstyrke inden for skibsbygning og søfart

Den teknologiske udvikling, udbredelsen af alternative brændstoffer, øget automatisering og digitalisering øger efterspørgslen efter højt kvalificerede søfarende, landbaserede fagfolk og arbejdstagere inden for skibsbygning og maritim produktion. Strategiske investeringer i uddannelse og oplæring er nødvendige for at forebygge mangel på arbejdskraft, sikre intellektuel ejendomsret, mindske afhængigheden af ikke-EU-arbejdstagere og beskytte knowhow inden for Unionen.

Mobilitetsomstillingsforløbet⁹⁷ fremhæver store behov for opskoling og omkvalificering, da op til 40 % af arbejdsstyrken inden for skibsbygning forventes at gå på pension frem til 2030. I pagten for færdigheder⁹⁸ inden for skibsbygning har industripartnere forpligtet sig til at opskole og omkvalificere 7 % af de ansatte årligt og til at tiltrække 234 000 nye

⁹⁶ Den generelle gruppefritagelsesforordning, som bliver revideret i 2026, indeholder specifikke afsnit om støtte til erhvervelse af rene og nulemissionsfartøjer eller ombygning af eksisterende fartøjer. Tilsvarende er relevante afsnit medtaget i retningslinjerne for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi, der blev vedtaget i januar 2022.

⁹⁷ Omstillingsforløb for EU's industrielle økosystem for mobilitet (2024)

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ Inden for rammerne af pagten for færdigheder er der også etableret andre storstilede færdighedspartnerskaber, der er relevante for maritim produktion, inden for luft- og rumfart og forsvar samt inden for vedvarende offshoreenergi.

arbejdstagere frem til 2030. I søfartssektoren vil op til 250 000 søfarende have behov for omskoling og opkvalificering for at imødekomme nye teknologiske og brændstofrelaterede behov.

I overensstemmelse med industriens behov vil Kommissionen støtte uddannelsesinstitutioner og arbejdsmarkedets parter i **at identificere nuværende og fremtidige kvalifikationsbehov og i at udvikle omskolings- og opkvalificeringsprogrammer**⁹⁹.

7.2 Mobilitet, tiltrækningskraft og kvalitet i job

Det er fortsat en udfordring at tiltrække og fastholde kvalificeret personale. Kommissionen er klar til at bistå medlemsstaterne med at gøre karrierer på det maritime område mere attraktive og fremme mobilitet mellem sø- og landbaserede roller, samtidig med at der ydes støtte til livslange karrierer på tværs af den maritime klynge og til jobskabelse, herunder i kyst- og øsamfund. For at øge mobiliteten inden for klyngen **vil Kommissionen støtte arbejdsmarkedets parter og maritime uddannelsesinstitutioner i kortlægningen af de maritime erhverv**. Dette vil også bidrage til at fastholde erfaring og styrke det europæiske industrigrundlag.

Kvinder er underrepræsenterede i de maritime erhverv, især inden for søfart, men også i landbaserede professioner. Kommissionen vil støtte arbejdsmarkedets parter og andre organisationer i at øge kvinders deltagelse i den maritime sektor.

Det europæiske maritime uddannelsesrum skal gøres grænseløst. Det er en prioritet at sikre gensidig anerkendelse af uddannelser, kvalifikationer og certifikater inden for den maritime klynge i hele EU og, hvor det er muligt, med tredjelande. Kommissionen vil støtte og koordinere **oprettelsen af et netværk af maritime videregående uddannelsesinstitutioner og erhvervsuddannelsescentre** i hele EU. Som et vigtigt punkt vil Kommissionen bistå medlemsstaterne med at fjerne hindringer for mobilitet for studerende og akademisk personale, herunder **ved at fremme de maritime videregående uddannelsesinstitutioners øgede deltagelse i Erasmus+**.

De seneste kriser har vist, at søfarende og andet maritimt personale, herunder ansatte i fremstillingsindustrien, er nøglearbejdere¹⁰⁰. Deres arbejde er afgørende for at holde verden i gang og for at sikre modstandsdygtigheden i EU's industrigrundlag og forsyningskæder.

Den maritime arbejdssektor står over for vedvarende udfordringer, der ikke kun vedrører mangel på kvalificeret arbejdskraft, men også arbejdsvilkår både om bord og på land. At støtte kvalitetsjob kræver en stærk **arbejdsmarkedsdiallog**, retfærdige arbejdsvilkår og sikre arbejdspladser. Gennemførelse og håndhævelse af EU's arbejdsmarkedslvgivning,

⁹⁹ Herunder gennem den kommende strategi for generationsskifte i blå sektorer, der forventes offentliggjort i 2027. Yderligere tiltag vil også bygge videre på det arbejde, der allerede er påbegyndt af MED-NET-plattformen, som blev oprettet som opfølgning på SkillSea-projektet, samt pagten for færdigheder inden for skibsbygning. Undersøgelsen til støtte og udvikling af færdigheder i den blå økonomi (2025) og [BlueComp – Kompetencerammeinitiativet](#) vil også blive taget i betragtning. Der vil endvidere blive udviklet en dagsorden for færdigheder inden for rammerne af pagten for Middelhavsområdet for at sikre arbejdsstyrkens fremtidige færdigheder og tilpasse uddannelsen til industriens behov.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

herunder **direktivet om udstationering af arbejdstagere**¹⁰¹ og arbejdsmiljøreglerne, er afgørende for at sikre lige vilkår og attraktiv beskæftigelsesmuligheder¹⁰².

Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre **arbejdsstandarderne i ILO** og samarbejde med IMO og ILO for at sikre ensartet håndhævelse af regler og ensartet **beskyttelse af søfarende**, hvilket bidrager til lige konkurrencevilkår på globalt plan. Et område, hvor der er behov for fremskridt, er håndteringen af forskellige sociale sikringsordninger for søfarende. Kommissionen vil fremme en bedre koordinering af sådanne ordninger, bl.a. ved at styrke **Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndigheds rolle, navnlig for at styrke** samordnede aktioner og fælles inspektioner, samtidig med at der sikres overensstemmelse mellem EU-lovgivningen og internationale standarder.

Flagskibsforanstaltninger

- *Oprette et netværk af maritime videregående uddannelsesinstitutioner og erhvervsuddannelsescentre i hele EU, der tilbyder uddannelse og træning til job i den maritime klynge, herunder videreuddannelses- og opkvalificeringsprogrammer.*
- *Tilskynde til og støtte medlemsstaterne i at øge de maritime videregående uddannelsers deltagelse i Erasmus+ og tilknyttede initiativer ved at lette procedurer og fjerne hindringer for læringsmobilitet.*

8. KONKLUSION

Denne strategi udgør en struktureret handlingsplan, der kræver en samordnet indsats fra alle relevante interessenter, herunder EU-institutionerne, medlemsstaterne, industrien, regionerne, arbejdsmarkedets parter og civilsamfundet. Kommissionen er fast besluttet på at sikre, at den gennemføres effektivt, og at dens mål nås sammen med alle ovennævnte interessenter i fællesskab. Med henblik herpå vil Kommissionen nedsætte et **maritimt industri- og havneråd på højt niveau** under ledelse af den ansvarlige kommissær og næstformændene med henblik på en løbende udveksling om gennemførelsen af de foranstaltninger, der er skitseret i **EU's strategier for maritime industrier og havne**, samt for at indsamle tilbagemeldinger om udviklingen på markedet.

¹⁰¹ Direktivet finder ikke anvendelse på virksomheder inden for handelsflåden for så vidt angår besætningen.

¹⁰² Køreplanen for kvalitetsjob giver et fornyet tilsagn og grundlag for at sikre arbejdstagernes rettigheder og samtidig holde trit med de teknologiske, økonomiske og samfundsmæssige forandringer.

BILAG: SAMMENFATNING AF FORANSTALTNINGER (ajourføres på grundlag af den endelige hovedtekst)

Søjle I – Opføre, udstyre og reparere

Kommissionen vil:

- lancere EU's Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder for at styrke Europas industrielle suverænitet og teknologiske førerposition på udvalgte førende markeder inden for maritim produktion og nye teknologier (2026)
- udsende en flagskibsindkaldelse om FoU med titlen "Fremtidens skibsværfter" under Horisont Europa-arbejdsprogrammet for 2026-2027 (*igangværende*)
- forenkle og fremskynde tilladelsesprocedurer gennem den foreslåede lov om industrielle acceleratorer, herunder i maritime produktionsanlæg (2026)
- samarbejde med EU/EØS-medlemsstaterne om at identificere og fremme en flerårig samlet pipeline af offentlige ordrer på tværs af offentlige indkøbere i EU/EØS for at skabe et langsigtet samlet efterspørgselssignal (2026-2027)
- foreslå målrettede ikke-prisrelaterede krav i overensstemmelse med internationale forpligtelser i udvalgte strategiske segmenter for offentlige indkøb i forbindelse med den kommende revision af EU's ramme for offentlige indkøb (2026)
- iværksætte en struktureret dialog med EU's maritime fremstillingsindustri med henblik på yderligere at styrke dens efterretningskapacitet til at overvåge skibsbygningspolitik og markedsudviklinger, strategiske risici, trusler mod og muligheder for forsyningskædens robusthed samt hindringer for markedsadgang i tredjelande (2026)
- vurdere mulighederne og, hvor det er nødvendigt og muligt, foreslå et nyt sektorspecifikt instrument eller målrettede ændringer af EU's handelspolitiske værktøjskasse i overensstemmelse med internationale forpligtelser med fokus på specifikke segmenter, der er afgørende for Europas strategiske autonomi og sikkerhed, og hvor EU's skibsværfter stadig er aktive, men oplever illoyal oversøisk konkurrence
- udnytte eksisterende og fremtidige handels- og investeringsaftaler til at beskytte og fremme EU's maritime produktionsgrundlags interesser, herunder gennem markedsadgang, antisubsidieforanstaltninger, gennemsigtighedsforpligtelser og bestemmelser om beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder (*fortsat*)
- genoptage bestræbelserne på at opnå en fremtidig international aftale inden for skibsbygning, der skal håndtere ikkemarkedsbaseret praksis i sektoren (*fortsat/langsigtet indsats*)
- fremme lige vilkår for eksportkreditter til skibe ved at videreudvikle Ships Sector Understanding (SSU) i OECD-arrangementet om offentligt støttede eksportkreditter, herunder gennem nye bestemmelser om nul- og lavemissionsskibe (2026-2027)
- oprette et nyt finansieringsværktøj for eksportkreditter for at sikre mere lige vilkår på tredjelandsmarkeder for eksportorienterede industrier såsom maritim produktion (*igangværende*)
- styrke Hongkongkonventionen om skibsophugning med henblik på i sidste ende at opnå fuld overensstemmelse mellem internationale regler og EU-regler (*fortsat*)
- undersøge måder at støtte udvidelsen af EU's indenlandske kapacitet for skibsophugning på og samarbejde med handelspartnere om skibsophugning, begyndende med Indien, for at fremme høje miljømæssige og sociale standarder på grundlag af EU's forordning om ophugning af skibe (*fortsat*)
- støtte maritime cirkularitetsstrategier fra design til bortskaffelse og materialenyttiggørelse gennem FoUI-støtte (*fortsat*)

Medlemsstaterne opfordres til at:

- prioritere finansieringsstøtte til projekter, der understøtter økonomisk sikkerhed og reducerer udenlandsk afhængighed i sektoren, med udgangspunkt i den nye fælles meddelelse om styrkelse af EU's økonomiske sikkerhed (*fortsat*)
- bidrage til at opfylde EU's maritime industrivision for 2030, som er fastlagt i strategien

Sektorinteressenterne opfordres til at:

- udnytte fremskridt inden for digitalisering, modularitet og cirkularitet i industrielle processer til at forbedre design- og produktionseffektivitet samt bæredygtig praksis (*fortsat*)
- fremme synergier i industrien og værdikæden ved at udnytte EU's nye Alliance for Industrielle Maritime Værdikæder samt andre klyngeplatforme og initiativer på EU-niveau og nationalt og regionalt niveau (*fortsat*)

Søjle II – Transport og konnektivitet

Kommissionen vil:

- videreføre fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (*fortsat*)
- etablere en struktureret samarbejdsdialog med medlemsstaterne og industripartnere for at gøre det mere attraktivt at operere under medlemsstaternes flag (*fra 2026*)
- overveje, hvordan den eksisterende overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme for EU ETS Maritime og FuelEU Maritime kan forenkles og strømlines (*2026*)
- fortsætte arbejdet i IMO med henblik på at arbejde mod globale løsninger og revidere relevant EU-lovgivning under hensyntagen til globale foranstaltninger i IMO for at undgå dobbeltbetaling (*fra 2026*)
- fremme samarbejdet mellem markedsaktører ved at etablere et europæisk netværk af grønne sejlruiter og knudepunkter (*fra 2027*)
- styrke engagementet i IMO for at udforme standarder for søfartssikkerhed med henblik på at sikre globale lige vilkår (*fortsættes*)
- rapportere om EU's direktiv om passagerskibes sikkerhed og direktivet om skibsudstyr som forberedelse til en revision heraf (*2026-2027*)
- overveje at udvide EU's sikkerhedskrav for passagerskibe til alle ruter inden for EU (*2027-2028*)
- undersøge muligheden for en EU-ramme for gensidig anerkendelse af offshore service- og industriskibe (*2027-2028*)
- overveje at udvide anvendelsesområdet for direktivet om skibsudstyr eller eksisterende ordninger for gensidig anerkendelse mellem anerkendte organisationer for at forenkle godkendelsesprocesserne og forbedre adgangen til internationale markeder (*2027*)
- styrke overvågningen og monitoreringen af skyggeflådeoperationer, forbedre håndhævelsen af eksisterende regler og udbygge det internationale samarbejde for at opretholde globale søfartssikkerheds- og miljøstandarder (*fortsat*)
- tilstræbe en hurtig sammenkobling mellem de nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt og det fremtidige tolldatacenter (*fra 2027*)
- høre søfartsindustrien vedrørende en yderligere forenkling af administrative procedurer og datakrav (*fra 2026*)
- sammen med medlemsstaterne intensivere EU's indsats i IMO og søge at maksimere EU's gennemslagskraft gennem bredere alliancer med internationale partnere (*fortsat*)
- fortsætte med at medtage omfattende forpligtelser vedrørende internationale søtransporttjenester i frihandelsaftaler (*fortsat*)

- foreslå lovgivning, der fastsætter betingelser for, hvordan medlemsstaterne kan erklære eksisterende bilaterale aftaler forenelige med EU-retten og forhandle og indgå nye aftaler, der fremmer EU's interesser (2026)
- foreslå en opfølgning på NAIADES III-programmet for sektoren for indre vandveje (2028)

Medlemsstaterne opfordres til at:

- fremme yderligere pragmatiske foranstaltninger for at gøre det mere attraktivt at operere under EU-medlemsstaternes flag
- færdiggøre gennemførelsen af EMSWe-forordningen
- arbejde sammen med Kommissionen om at forenkle og strømline nationale rapporteringskrav og EU-rapporteringskrav
- styrke samarbejdet og afsætte tilstrækkelige ressourcer til at styrke EU's strategiske tilstedeværelse i områder med internationale maritime flaskehalse

Søjle III – Sikre og beskytte

Kommissionen vil:

- støtte optrapningen af den maritime industris produktionskapacitet, herunder gennem det nye program for europæisk forsvarsindustri (EDIP) og ReArm Europe-planen (2026-27)
- foreslå at etablere en støtteordning for bygning af færger med dobbelt anvendelse for at mobilisere finansielle ressourcer til investeringer i forbindelse med yderligere militære specifikationer for færger med dobbelt anvendelse, der bygges i Europa (2027)
- indføre solide og bindende IMO-cybersikkerhedsregler for at reducere generelle maritime cyberrisici for civile fartøjer (*fra 2026*)

Medlemsstaterne opfordres til at:

- udnytte de forskellige muligheder under Readiness 2030 til at styrke de maritime industrielle og teknologiske kapaciteter i overensstemmelse med målene i denne strategi

Søjle IV – Adgang til innovation

Kommissionen vil:

- forfine metoden til opgørelse af vindfremdriftsenergi og afhjælpe lovgivningsmæssige mangler på EU- og IMO-niveau (*fra 2027*)
- videreføre arbejdet med at etablere en solid politisk ramme for kernekraftbaseret fremdrift i kommerciel skibsfart (*fra 2026*)
- foreslå en ændring af forordningen om mobile ikkevejgående maskiner for at tillade brint som referencebrændstof for motorer til mobile ikkevejgående maskiner i fartøjer til sejlads på indre vandveje (2026)
- udarbejde en lovgivningsmæssig og teknisk ramme for ubemandede skibsfartsløsninger, herunder retningslinjer og bedste praksis på EU-plan for udpegede test og forsøg til søs (*fra 2026*)

- styrke og udvide anvendelsesområdet for forsknings- og innovationsstøtte til vandtransportsektorerne på grundlag af resultaterne af det nuværende medprogrammerede partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje (*fra 2028*)
- forbedre testprocesser for havteknologier til forskellige anvendelser gennem den kommende EU-strategi for forskning og innovation på havområdet (2026)
- kortlægge og vurdere forsknings- og teknologiinfrastrukturer, også for vandtransport, og fremme adgang til sådanne infrastrukturer for maritime nystartede virksomheder, vækstvirksomheder, SMV'er og midcapselskaber i EU, der udvikler teknologier og løsninger, gennem gennemførelsen af EU-strategien for forsknings- og teknologiinfrastrukturer (*fra 2026*)
- sikre en systematisk og streng håndhævelse af eksisterende FoU-sikkerhedsværktøjer og identificere resterende mangler for at bidrage til at forhindre lækage af EU-finansieret teknologi (fortsat)
- lancere havobservationsinitiativet (*OceanEye*) (2026)

Medlemsstaterne opfordres til at:

- støtte den hurtige udbredelse af innovation, herunder test og lovgivningsmæssige forsøg, yderligere

Søjle V – Adgang til finansiering og investeringer

Kommissionen vil:

- iværksætte en forslagsindkaldelse under Connecting Europe-faciliteten for at støtte fornyelse og dekarbonisering af skibsflåden med særligt fokus på færger og kystfartøjer (2026)
- udbetale 347 mio. EUR under CEF Digital til strategiske undersøiske kabelprojekter, herunder til at styrke Europas reparationskapacitet (2026-2027)
- mobilisere investeringer gennem InvestEU på omkring 1-1,5 mia. EUR til vandtransportsektoren frem til 2027 (*frem til 2027*)
- mobilisere omkring 800 mio. EUR i investeringer i sektorer inden for den blå økonomi såsom skibsbygning, eftermontering, skibsfart, blå teknologi gennem produktet Blue Economy, der støttes af InvestEU og EHFAF og gennemføres af EIB-Gruppen (*igangværende*)
- foreslå en dedikeret maritim forslagsindkaldelse under Innovationsfonden (2027)
- foretage en yderligere vurdering af Innovationsfondens gennemførelse og dens specifikke præferencebestemmelser for maritime projekter for yderligere at fremme dekarboniseringen af skibsfarten gennem de fremtidige indkaldelser (*fra 2026*)
- afsætte 184,5 mio. EUR til finansiering af FoI-tiltag i vandtransportsektoren frem til 2027 (*gennem Horisont Europa-arbejdsprogrammet 2025 og 2026-2027*)
- stille 130 mio. EUR til rådighed under Den Europæiske Forsvarsfond gennem forslagsindkaldelser om emner som f.eks. forbedrede semiautonome overfladefartøjer og beskyttelse af havbundsinfrastruktur (2026)
- overveje at støtte investeringer i rene, digitaliserede fartøjer samt innovation og modernisering af skibsbygning, offshoreenergi og blå teknologi under den foreslåede fremtidige Europæiske Fond for Konkurrenceevne (*fra 2028*), forudsat at sidstnævnte vedtages
- i forbindelse med den kommende revision af ETS overveje en dedikeret mekanisme, der direkte støtter rederier med ETS-kvoter til udbredelse af bæredygtige brændstoffer og rene fremdriftsteknologier (2026)

- muliggøre investeringsstøtteforanstaltninger med henblik på at støtte fornyelse af flåden af fartøjer til sejlads på indre vandveje og installation af kraner om bord på fartøjer til sejlads på indre vandveje i henhold til retningslinjerne for landtransport og multimodal transport samt den nye gruppefritagelsesforordning for transport (2026)
- revidere kriterierne i EU's taksonomi for bæredygtig finansiering vedrørende vandtransportsektoren (2026-2027)

Medlemsstaterne, internationale finansielle institutioner og nationale erhvervsfremmende banker opfordres til at:

- styrke støtten til projekter i vandtransportsektoren

Medlemsstaterne opfordres til at:

- tildele en del af ETS-indtægterne til investeringer i dekarbonisering af skibsfarten på tværs af den maritime klynge i Europa
- udnytte de nye rammebestemmelser for statsstøtte i forbindelse med aftalen om ren industri til at støtte investeringer i industriel dekarbonisering og energieffektivitet, herunder i maritime produktionsanlæg, samt til at udvide produktionskapaciteten inden for maritimt relevante nettonulteknologier

Søjle VI – Adgang til kvalifikationer og kvalitetsjob

Kommissionen vil:

- støtte uddannelsesinstitutioner og arbejdsmarkedets parter i at identificere nuværende og fremtidige kvalifikationsbehov og i at udvikle omskolings- og opkvalificeringsprogrammer (*fra 2027*)
- støtte arbejdsmarkedets parter og maritime uddannelsesinstitutioner i at kortlægge maritime erhverv og øge kvinders deltagelse i søfartssektoren (*fra 2026*)
- støtte og koordinere oprettelsen af et netværk af maritime videregående uddannelsesinstitutioner og erhvervsuddannelsescentre i hele EU (*fra 2027*)
- bistå medlemsstaterne med at fjerne hindringer for mobilitet for studerende og akademisk personale, herunder ved at fremme de maritime videregående uddannelsesinstitutioners yderligere deltagelse i Erasmus+
- samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre arbejdsstandarderne i ILO samt samarbejdet med IMO og ILO for at sikre ensartet håndhævelse af regler og ensartet beskyttelse af søfarende (*fortsat*)
- fremme bedre koordinering af socialsikringsordninger, herunder ved at styrke Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndigheds rolle, navnlig ved at styrke samordnede aktioner og fælles inspektioner og samtidig sikre overensstemmelse mellem EU-lovgivningen og internationale standarder (*fra 2026*)