



Brüssel, 5. märts 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	5. märts 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE ELi merendustööstuse strateegia

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 111 final.

Lisatud: COM(2026) 111 final



Brüssel, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

ELi merendustööstuse strateegia

1. SISSEJUHATUS

Suur osa Euroopa liiklusest kulgeb mööda veeteid. Euroopa Liit ja selle liikmesriigid haldavad maailma suurimat ühist merepiirkonda, mis hõlmab 25 miljonit km² majandusvööndit¹. Liidul on üks maailma pikimaid merepiire, mis jookseb läbi 22 liikmesriigi ja on ühtekokku 70 000 kilomeetrit pikk. Samuti on liidul 42 000 kilomeetri pikkune siseveeteede võrgustik. Nende juurde kuuluvad tuhanded sadamad, jahisadamad, laevatehased ja tarnijad. Ent Euroopa veetranspordi ühtse turu potentsiaali on tarvis veelgi paremini ära kasutada.

Merendus-² ja laevandustööstus³ on Euroopa autonoomia, kerkuse, kaitse, majandusjulgeoleku, jõukuse, süsinikuheite vähendamise ning majandusvööndite varade ja ressursside kestliku kasutamise ja kaitse seisukohast **strateegilised sektorid**. Euroopa merendussektor on keeruka tiptasemel laevaehituse ja kõrgtehnoloogia vallas maailmas juhtpositsioonil. Merendustööstuse raames edendatakse kestliku veetranspordi ja sinimajanduse ala innovatsiooni ning see on piirkondliku tööstuskasvu nurgakivi. Euroopa laevandussektor on maailma juhtivaid merendusteenuste osutajaid: tänu sellele toimuvad esmatarbekaupade tarded, edeneb kaubandus ja paraneb ELi energiasõltumatus. Samuti kujundab see koos teiste veetranspordi sektori segmentidega merendustoodete ja -teenuste nõudluse ning suunab tehnoloogilisi valikuid.

Mõlemal sektoril on suur tähtsus liidu ja liikmesriikide sõjalise suutlikkuse suurendamisel, sest nende kaudu saab hõlbustada vägede liikumist ning nendes toimuvad mereväe jaoks mõeldud ja kahesuguse kasutusega tsiviil- ja sõjalaevade tarded. Samuti on need seotud ELi digitaristu ja avamere energiataristu, näiteks torujuhtmete, elektri- ja andmekaablite ning tuuleparkide kasutuselevõtu ja kaitsega. Muudel allsegmentidel, nagu kruisi- ja mereturismil, on suur potentsiaal muutuda innovaatilisemaks ja kestlikumaks.

Siiski on veetranspordi valdkonnas mitmeid probleeme. Draghi⁴ ja Niinistö⁵ aruannetes rõhutatakse, et sektor peab hakkama saama tiheda ülemaailmse konkurentsi ja sellest tulenevate pingetega, suureneva sõltuvusega kolmandate riikide laevaehitusest ja rahastusest, vajadusega vähendada süsinikuheidet ning tööjõu vananemise ja täiend- ja ümberõppe vajadustega.

Euroopa vajab poliitikaraamistikku, mis kaitseb ja hoogustab merendus- ja laevandustööstust ning suurendab nende sektorite innovatsioonisuutlikkust, edendab digitaliseeritust, kestlikkust ja süsinikuheite vähendamist kui arenguvõimalusi ning kindlustab nende sektorite tehnoloogilist juhtpositsiooni ja tugevdab konkurentsivõimet. Koos sadamatega aitavad need tööstusharud kindlustada ELi positsiooni ebastabiilsel geopoliitilisel areenil ning tugevdada ELi strateegilist autonoomiat, majandusjulgeolekut ja valmisolekut. Seepärast teeb komisjon koos käesoleva merendustööstuse strateegiaga ettepaneku ka ELi sadamastrateegia kohta.

¹ Sealhulgas ELi äärepoolseimad piirkonnad.

² Mõiste „merendustööstus“ hõlmab mitmesuguseid tööstustegevusi ja -teenuseid, sealhulgas: 1) mere- ja siseveelaevade, paatide, ujuvplatvormide ning muude eriotstarbeliste pealvee- ja allveeüksuste ehitamine, remont, hooldus, ümberehitamine, moderniseerimine, demonteerimine ja ringlussevõtt; 2) varustuse ja tehnoloogia tootmine merendus-, sadama- ja sinimajandustegevuse jaoks.

³ Mõiste „laevandus“ hõlmab nii kauba- kui ka reisijate mereveeteenuste kõiki segmente, sealhulgas ranniku-, lähimere- ja ookeanivedu, spetsialiseeritud laevandusteenuseid ning nii trampteenuste kui ka liinilaevanduse ärimudeleid.

⁴ „The future of European competitiveness“ („Euroopa konkurentsivõime tulevik“), Mario Draghi aruanne (2024).

⁵ „Strengthening Europe’s civilian and military preparedness and readiness“ (Euroopa tsiviil- ja sõjalise valmisoleku tugevdamine), Erinõuniku Niinistö aruanne (2024).

Tegutseda tuleb kohe. ELi merendustööstuse strateegias, mis tugineb puhta tööstuse kokkuleppele ja mitmesugustele sellega seotud ELi algatustele,⁶ esitatakse valdkonna jaoks üldine sihiseade. Strateegias ette nähtud tegevused on jagatud kuude sambasse:

ELi merendustööstuse strateegia



2. EHITUS, VARUSTUS JA REMONT

Tugev merendustööstussektor⁷ on Euroopa suveräänsuse jaoks strateegilise tähtsusega. See annab Euroopale võime ehitada ja hooldada oma eluliste huvide edendamiseks ja kaitsmiseks vajalikke laevu, varustust, platvorme ja tehnoloogiat. See hõlmab tegevusi energiasõltumatus, kliimakerksuse ja toiduga varustatuse⁸, aga ka piirikaitse, sõjalise kaitse, elutähtsa taristu kaitse, sõjalise liikuvuse, maailmamere seire ja Arktika liiklusteede⁹ valdkonnas ja mujal.

See, kui ELis ehitatakse piisaval hulgal kaubalaevu, võimaldab jätkata ka mereväelaevade ehitusega, sest selles sektoris on kahesuguse kasutuse eri harude vahel suur ühtlanguvus ja need täiendavad üksteist vastastikku¹⁰. Samuti on tähtis säilitada Euroopas elujõulised tarneahelad ja tagada kontroll peamise tehnoloogia ja oskusteabe üle. See on vajalik piirkondlikul tasandil, sealhulgas äärealadel, saartel ja äärepoolseimates piirkondades töökohtade, investeeringute ja innovatsiooni edendamiseks. Veetranspordi ohutuse, süsinikuheite vähendamise ja ringluse edendamisel on otsustava tähtsusega suutlikkus laevu remontida, hooldada, ümber ehitada, moderniseerida ja ringlusse võtta.

⁶ Sealhulgas ELi konkurentsivõime kompass (COM(2025) 30 final), Euroopa maailmamerepakt (COM(2025) 281 final), ELi merendusjulgeoleku strateegia (14280/23), veekerksuse strateegia (COM(2025) 280 final) ja nullsaaste tegevuskava (COM(2021) 400 final).

⁷ Euroopa merendustööstuse sektor hõlmab 300 laevatehast ja 28 000 laevavarustuse tootjat. Liikuvuse üleminekujuhiste (2024) koostamise raames tehti sektori omaduste, vajaduste, probleemide ja võimaluste alt-üles-analüüs. Käesolevas strateegias kajastuvad ka tolles aruandes esitatud soovitusel.

⁸ Näiteks on selles suhtes olulised erilaevad, konverter- ja ujuvplatvormid, vundamendiga avamererajatised ning avamere taastuenergiapõhine elektritaristu laiemalt ja avamere tuuleenergia kitsamalt, täiustatud süvendid, mis võimaldavad kaitset meretaseme tõusu ja jõgede üleujutuste eest, ning kestliku kalapüügi ja vesiviljeluse alused. Kalalaevade kohta avaldab komisjon 2026. aasta kolmandaks kvartaliks ELi kalanduse ja vesiviljeluse energiasüsteemi ümberkujundamise tegevuskava, millega suunata energiasüsteemi ümberkujundamist selles sektoris ning koguda kokku ELi kalanduse ja vesiviljeluse energiasüsteemi ümberkujundamise partnerluse kaudu saadud teave ja soovitusel.

⁹ Sealhulgas patrull- ja mereväelaevad, merekaablilaevad, kahesuguse kasutusega laevad, uurimislaevad, maailmamere uuringu-, vaatlus-, järelevalve- ja seiretehnoloogia, jäämurdjad ja jääsõitmise võimega laevad.

¹⁰ Uues ELi majandusjulgeoleku tugevdamist käsitlevas ühisteatises (JOIN(2025)977), milles rõhutatakse elujõulisesse tööstusbaasi investeerimise tähtsust, viidatakse eraldi just laevaehitusele kui strateegilisele kahesuguse kasutusega sektorile.

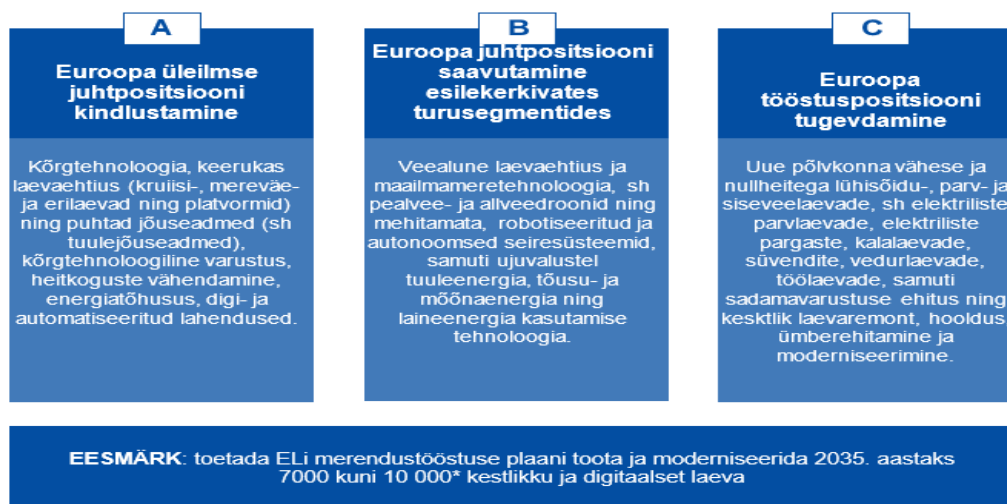
2.1 ELi merendustööstus: majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamine juhtivates turusegmentides

Praegugi veel on Euroopa mõne tehnoloogiliselt kõige keerukama laevatüübi (nt kruiisilaevad, mereväelaevad, jäämurdjad, uurimislaevad, merekaablilaevad, avamere tuuleenergiarajatisi teenindavad laevad, ujuv- ja konverterplatvormid, jahid ja väikelaevad), puhaste jõuseadmete ja kõrgtehnoloogilise varustuse valdkonnas maailmas juhtpositsioonil. Kuna 97 % maailma kruiisilaevadest on ehitatud Euroopas, aitab just kruiisilaevade tootmine hoida ja suurendada ELi laevaehitustööstuse suutlikkust ka teistes segmentides, mis olulised strateegilise autonoomia seisukohast.

Teistes turusegmentides, näiteks kaubalaevade ehituses, on Euroopa laevatehased viimastel aastakümnetel kaotanud rahvusvahelise turu moonutuste tõttu turuosa. Moonutuste põhjuseks on olnud kolmandates riikides valitsuse tasandil korraldatud suured investeeringud, turuvälised tavad ning tööjõu- ja energiakulude erinevus. Ent ka nendesse suure väärtusega ja väikesemahulistesse turusegmentidesse, millele Euroopa laevatehased on spetsialiseerunud, on sisenemas välismaised konkurendid. Sellistes strateegilistes laevaehitussegmentides nagu parvlaevade¹¹ ja avamere tuuleenergiarajatisi teenindavad laevad on EL ettevõtted viimasel ajal kaotanud oma turupositsiooni Hiinale ja teistele samasugustele riikidele. Üha enam on juhtpositsiooniga probleeme ka allveelaevade, mere- ja sadamavarustuse vallas.

Euroopa merendustööstuse tootmisbaasi säilitamiseks ja selle innovatsioonipotentsiaali vallandamiseks peavad EL ja selle liikmesriigid koondama tööstuspoliitika jõupingutused sinna, kus on kõige tõenäolisemalt võimalik saavutada parimaid tulemusi, st **suure väärtusega turusegmentidesse, millel on ELis suur tööstusliku tootmise potentsiaal**¹².

ELi Merendustööstuse 2030. aasta sihiseade



¹¹ Euroopa laevaehituse turuosa ELi siseturule tarnitud suurte parvlaevade (kogumahutavusega üle 5 000 tonni) arvus oli 2020.–2024. aastal 38 %, mis tähendab, et aastast tarnitakse keskmiselt kolm laeva. Kuni 2010. aastani oli Euroopa ülemaailmne turuliider, kuid aastateks 2020–2024 oli turuosa vähenenud 15 % võrra (2010. aastal oli see 60 %).

¹² Euroopa merendustööstuse tootmisbaasi võivad võimendada ja tugevdada süsinikuheite vähendamine, digiüleminek, avamere taastuueenergia kasutuselevõtu eeldatav laienemine ja uute kasvavate sinimajanduse turgude teke, näiteks allvee- ja maailmamereseire tehnoloogia vallas, sõjaline liikuvus ja kaitseinvesteeringute kasv. Sõltuvalt akude energiatiheduse määra paranemisest ja kaldaäärse elektritoite kasutuselevõttust peaks akutoitega parvlaevade arv suurenema 2030. aastaks hinnanguliselt kuni 364ni. Aastatel 2020–2050 moderniseeritakse hinnanguliselt kaks kolmandikku Euroopa veeteedel tegutsevatest 12 000 siseveelaevast. Uute laevade osakaaluks saab olema üks kolmandik (ligikaudu 140 uut laeva aastas).

Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja võtta nii pakkumis- kui ka nõudluspoole meetmeid ja tagada õiged eeltingimused, sealhulgas tihe avaliku ja erasektori koostöö. Selleks loob komisjon **ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi**, mille abil tugevdada Euroopa tööstuslikku suveräänsust ja tehnoloogilist juhtpositsiooni mõnedel merendustööstuse ja kujunemisjärgus tehnoloogia juhtivatel turgudel. Allianssi liikmeteks oleksid veetranspordi valdkonna sidusrühmad ning riiklikud ja piirkondlikud ametiasutused. Allianss võimaldaks kujundada Euroopas välja uusi tööstuslikke ärimudeleid, hõlbustades asjaomastes valdkondades ühiste tegevuskavade koostamist ja projektiregistrite loomist. Allianss tegutseks ka selle nimel, et toetada ELi ja liikmesriike investeerimisprioriteetide ühtlustamisel, teha kindlaks täiendavad stiimulid nõudluse ja koostoime edendamiseks kogu Euroopa väärtusahelas ning koordineerida ELi toetusmehhanisme riiklike projektidega.

2.2 ELi merendustööstuse tootmisbaasi moderniseerimine

2030. aastaks peab Euroopa olema liikunud edasi aruka ja puhta merendustööstuse poole, rakendades selleks tööstusprotsesside digitaliseerimist, kõrgtehnoloogilist robotikat, tehisintellekti, modulaarsust, energiatõhusust ja ringmajandust. See aitab muuta Euroopa merendustööstuse kerksemaks ja kulutõhusamaks, leevendada tööjõupuuduse vallas eesootavaid probleeme, suurendada tootlikkust ja laiendada tööstusrajatiste tegevussuutlikkust.

Väikestes ja keskmise suurusega laevatehastes tuleb nii materjalide, protsesside, tehisintellekti kui ka oskuste vallas suurendada uuendusliku tootmistehnoloogia kasutust. Seetõttu on komisjon korraldanud **teaduse ja innovatsiooni juhtalgatusena** projektikonkursi „**Tuleviku laevatehased**“,¹³ millega toetada sellise tehnoloogia katsetamist ja demonstreerida selle kasutust igapäevases töökeskkonnas. Katsete tulemusi saaks edaspidi korrata ja laiemalt kasutusse võtta.

Laevatehaste suutlikkust laiendada ja moderniseerida rajatise ja võtta kasutusele süsinikuheite vähendamise tehnoloogiat, nagu puhta kütuse punkerdamise taristu või sadamaala elektriühendused, võivad pärssida raskused halduslubade saamisel. Tööstusalade, sealhulgas sadamaala laevaremondi- ja hooldusrajatiste elektrifitseerimist võivad aidata kiirendada hiljuti esitatud määruse ettepanek keskkonnamõju hindamise kiirendamise kohta¹⁴ ja Euroopa energiavõrkude pakett, mistõttu peaksid kaasseadusandjad need võimalikult kiiresti vastu võtma. Et lihtsustada ja kiirendada loamenetlusi mh merendussektori tootmisrajatiste puhul, on tehtud **tööstuse kiirendamist käsitleva õigusakti** ettepanek.

Lisaks uurib komisjon ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi raames koos sidusrühmadega viise, kuidas optimeerida piiriüleste tootmis- ja tarneahelate koostoimet, edendades mastaabisäästu võimaluse korral standardimist, näiteks vähendamaks kulusid ja teatavate järgmise põlvkonna laevade komponentide kasutuselevõtu aega.

2.3 ELi tööstuse juhtpositsiooni tugevdamine riigihangete ja rahastuse abil

¹³ Programmi „Euroopa horisont“ 2026.–2027. aasta tööprogramm – CL5-2026-05-D5-12). Ligikaudne eelarve: 21,00 miljonit eurot.

¹⁴ Ettepanek vaadata läbi taristuprojektide loamenetluse kiirendamise direktiiv (COM(2025) 1007 final).

Riigihangete strateegiline kasutus peaks võimaldama suurendada nõudlust puhaste ja uuenduslike ELis toodetud kaupade ja ELis väljatöötatud teenuste järele, nagu ELi kerksuse ja majandusjulgeoleku seisukohast vajalikud strateegilised alused juhtivates turusegmentides¹⁵.

Komisjon teeb koostööd ELi/EMP liikmesriikidega, et **panna kokku ELi/EMP avaliku sektori hankijate mitmeaastane tellimuste koondregister** ja anda asjaomastes turusegmentides (nt parvlaevad, uurimislaevad, jäämurdjad, vedurlaevad, droonid¹⁶) pikaajaline avaliku nõudluse koondsignaal ning aidata Euroopa merendustööstusel valmistada sellist nõudlust rahuldama.

ELi riigihangete raamistiku eelseisva läbivaatamise raames paneb komisjon valitud strateegilistes riigihankesegmentides kooskõlas rahvusvaheliste kohustustega ette **sihitatud hinnavälised nõuded**, millega toetada ELi tööstuse kerksust ja majandusjulgeolekut.

Lisaks hindab komisjon strateegiliste merendus-, taastuvenergia- ja veealuste projektide enampakkumistingimuste kavandamisel välissõltuvust ja vajadust erilaevade hankimise hinnaväliste kriteeriumide järele.

Avaliku sektori rahastuse abil on võimalik suurendada erasektori nõudlust arukate ja puhaste toodete järele, mis aitavad edendada innovatsiooni ja väärtuse loomist ELis. Sel põhjusel on mitmeaastase finantsraamistiku (2028–2034) ettepanekutesse, sealjuures Euroopa Konkurentsivõime Fondi ettepanekusse, lisatud rahvusvaheliste kohustustega kooskõlalised **ELi eelistamise tingimused**, mille abil kaitsta strateegilist tehnoloogiat ja strateegilisi võimeid.

Uues **ELi majandusjulgeoleku tugevdamist käsitlevas ühisteatises**¹⁷ soovitatakse liikmesriikidel, EIP grupil ja muudel rahvusvahelistel finantsasutustel ja riiklikel tugipankadel, kes täidavad riiklikku või ELi eelarvet, võtta rahastamisotsustes kindlasti arvesse majandusjulgeoleku kaalutlusi¹⁸.

2.4 Tagada aus konkurents kolmandate riikidega

Komisjoni eesmärk on tagada aus konkurents kogu maailmas ja kaitsta Euroopa merendustööstust kolmandate riikide kahjulike kaubandustavade eest, nagu turuvallutuslik hinnakujundus, turupõhimõtete vastane subsideerimine, intellektuaalomandi õiguste rikkumine ja sunniviisiline tehnosiire.

Komisjon algatab ELi merendustööstusega struktureeritud dialoogi, tehes seda võimaluse korral ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi raames, et suurendada täiendavalt suutlikkust jälgida ülemaailmset laevaehituspoliitikat ja turusuundumusi, strateegilisi riske, tarneahela kerksusega seotud ohte ja võimalusi ning kolmandate riikide tekitatud turulepääsu tõkkeid. Selleks rakendab komisjon muu hulgas uut ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi, samuti ELi delegatsioonide võrgustikku ja uut majandusjulgeoleku teabekeskust, millest on antud teada uues ELi majandusjulgeoleku

¹⁵ Näiteks võib tuua kohalikuks, linnasiseseks ja saaretranspordiks mõeldud parvlaevade, okeanograafia- ja uurimislaevade, jäämurdjate, töölaevade, reostustõrjelaevade, otsingu- ja päästelaevade ning õppelaevade ja varapäästelaevade otsesootamise, komponentide hanked, remondi- ja eriteenused, sh mereväe, patrullimise ja rannikuvalve vahendid ja tehnoloogia.

¹⁶ Koostöös ELi kaabliturvalisuse tegevuskavas (JOIN/2025/9 final) ette nähtud ELi reservkaablilaevastiku loomise plaani ning drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskava (COM(2026) 81 final) asjakohaste meetmetega.

¹⁷ (JOIN (2025)977)

¹⁸ Muu hulgas tuleks prioriseerida selliste ELi ettevõtjate toetamist, mis vähendavad elutähtsate sektorite välissõltuvust, ning takistada kolmandate riikide suure riskiga tarnijate juurdepääsu ELi ja riiklikule rahastusele.

tugevdamist käsitlevas ühisteatises¹⁹. See võimaldaks paremini kindlaks teha valdkondi, kus kolmandate riikide ebaausad kaubandustavad on või võivad muutuda ELi laevatehastele ja varustuse tootjatele kahjulikuks, ning anda sisendi võimalike kaubandusmeetmete ja ausa konkurentsi tagamise jaoks.

Et kaitsta tööstust kahjulike kaubandustavade eest, teeb komisjon järgmist.

- **Hindab võimalusi ning paneb vajaduse ja teostatavuse korral ette uue sektoripõhise vahendi²⁰** või teeb kooskõlas rahvusvaheliste kohustustega ettepaneku muuta teatud kaubanduspoliitika vahendeid. Eelkõige puudutab see turusegmente, mis on olulised Euroopa strateegilise autonoomia ja majandusjulgeoleku seisukohast, aga ka neid, kus ELi laevatehased jätkavad tegutsemist, kuid kogevad ebaausat ülemerekonkurentsi²¹.
- **Kasutab praegusi ja edaspidi sõlmitavaid kaubandus- ja investeerimislepinguid**, et kaitsta ja edendada ELi merendustööstuse tootmisbaasi huve, sealhulgas turulepääsu, subsiidiumivastaseid meetmeid, läbipaistvuskohustust ja intellektuaalomandi õiguste kaitset käsitlevate sätete abil.
- **Alustab uusi jõupingutusi rahvusvahelise laevaehituslepingu sõlmimiseks**, et tõkestada selles sektoris turuväliseid tavasid.

Komisjon jätkab laevade ekspordikrediidi valdkonnas võrdsete võimaluste edendamist ja arendab edasi **OECD riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkuleppe raames laevanduse sektorilepet**,²² pooldades erisätete lisamist heiteta ja vähese heitega laevade kohta. Samuti töötab komisjon selle nimel, et toetada ELi laevatehaseid, varustuse tootjaid ja teenuseosutajaid kolmandate riikide turgudel, luues selleks **uue ELi tasandi ekspordikrediidi rahastamisvahendi**²³.

2.5 Tugevdada üleilmset laevade ringlussevõtu raamistikku ja edendada merendustööstuses ringmajanduse meetodeid

Laevade ringlussevõtt võimaldab taaskasutada väärtuslikke materjale, nagu teras, vask ja alumiinium, mis vähendaks vajadust uue toorme kaevandamise järele. Samuti oleks see kooskõlas ringmajanduse põhimõtetega. Prognooside kohaselt võetakse järgmise kümne aasta jooksul ringlusse üle 16 000 laeva. Ülemaailmse raamistiku ajakohastamiseks ja tugevdamiseks soovib komisjon tugevdada **Hongkongi laevade ringlussevõtu konventsiooni**²⁴. Selle lõppeesmärgina tuleks saavutada täielik kooskõla rahvusvaheliste normide ja ELi laevade ringlussevõtu määruse vahel ning kujundada rahvusvahelisel tasandil ohutud, kestlikud ja vastutustundlikud ringlussevõtutavad.

Lisaks uurib komisjon viise, kuidas toetada **ELi-sisese laevade ringlussevõtu suutlikkuse parandamist** ja muuta laevade ringlussevõtt kulutõhusamaks, ning teeb koostööd laevade ringlussevõtu suutlikkusega kaubanduspartneritega, nagu India, et edendada ELi laevade

¹⁹ (JOIN (2025)977)

²⁰ Arvestades, et OECD 1994. aasta laevaehituslepingu ratifitseerimata jätmise tõttu ei saa rakendada määrust (EL) 2016/1035, mis käsitleb kaitset kahjustava hinnakujunduse eest laevaehituses.

²¹ Nt laevatüübid, mis on olulised sõjalise liikuvuse ja varude kriisiaegse ohutuse jaoks, nagu parvlaevad ja siseveelaevad, samuti erilaevad, mille abil kaitsta Euroopa avamere energia- ja digitaristut.

²² Sellega edendatakse võrdsete võimaluste loomist (mille puhul konkurents põhineks eksporditavate kaupade ja teenuste hinnal ja kvaliteedil, mitte sellel, millised on finantseerimistingimused) ning tehtaks samme riiklikult toetatava ekspordikrediidi näol toimuva subsideerimise ja kaubanduse moonutamise tõkestamiseks.

²³ Uue vahendi kaudu saaks anda ELi rahalist toetust ELi riiklikele ekspordikrediidiasutustele, et muuta nende pakutav rahastus konkurentsivõimelisemaks, sealhulgas rahvusvaheliste laevaostjate jaoks.

²⁴ Hongkongi konventsioon laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta (2009).

ringlussevõtu määruse kohaseid rangeid keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid. Kuna ringlussevõetud materjalid muutuvad ELi keskkonnahoidliku tootmise jaoks üha väärtuslikumaks, on komisjon valmis abistama kõigis Euroopa terasetootmise, laevaehituse ning laevade ja vanametalli ringlussevõtu klasterites merendustööstuse sidusrühmi hällist-hällini-meetodite väljatöötamisel,²⁵ edendades tööstuslikku koostööd, võimalusi ja parimaid keskkonnatavasid.

Komisjon jätkab teadusuuringute ja innovatsiooni toetuste kaudu **merendustööstuse ringmajandusstrateegiate toetamist**, kattes tööstustootmise kõik etapid alates toorme kavandamisest kuni toodete olemusringi lõpuni ja materjalide taaskasutamiseni²⁶. Edasised jõupingutused selles valdkonnas juhenduvad olemusringi lõppu jõudnud lõbusõidulaevade ringmajanduse rakendamise tegevuskavast,²⁷ milles seatakse eesmärgid 2030. aastaks.

Juhtalgatused

- Käivitada ELi merendustööstuse väärtusahelate allianss, mille abil edendada juhtpositsiooni juhtivatel turgudel
- Toetada Euroopa laevatehaste digitaalset, puhast ja ringluspõhist ümberkujundamist (projektikonkurss „Tuleviku laevatehased“)
- Kasutada mitmeaastase finantsraamistiku ettepaneku kohaselt ära riigihankeid ja ELi rahastust, et toetada ELi juhtpositsiooni tööstuses, sealhulgas riigitellimuste registrite ning sihitatud hinnaväliste ja majandusjulgeolekupõhiste kriteeriumite kaudu
- Võtta meetmeid, millega tagada ELi laevatehastele ja varustuse tootjatele rahvusvahelisel tasandil aus konkurents, sealhulgas laevade ekspordikrediit ning vajaduse ja teostatavuse korral sektoripõhised kaubandusmeetmed

3. TRANSPORT JA ÜHENDUSED

Meretransport kui strateegiline sektor moodustab ligikaudu 75 % ELi väliskaubandusest ja 30 % ELi-sisese kaubaveost. ELi kontrolli all olev laevastik on maailma suurim, moodustades mahutavuse poolest kõigis segmentides kokku rohkem kui kolmandiku kogu maailma laevadest. Euroopa ettevõtjatel on konteiner- ja mahtlastivedude, energiatranspordi ja väga spetsiifiliste merendusteenuste valdkonnas jätkuvalt tugev turupositsioon. ELi saarte ja äärepoolseimate piirkondade jaoks tagab meritsi toimuv reisijate- ja kaubavedu territoriaalse ühtekuuluvuse ning hoiab üleval kohalikke kogukondi ja turismi. ELi lipu all sõitvad ja ELi kontrollitavad laevad on rahvusvaheliselt tunnustatud kui eeskujulikud ohutus- ja julgeoleku-, innovatsiooni- ja keskkonnatoime standardite järgijad²⁸.

Samal ajal muutub keskkond ELi meretranspordisektori jaoks üha keerukamaks – esineb häireid ja poliitilist volatiilsust, energiasüsteemi ümberkujundamine on kulukas, töötajad vananevad ja ülemaailmne konkurents, eelkõige Ida- ja Kagu-Aasia ettevõtete poolt, on

²⁵ Ilmselt tuleks seda teha uue ELi merendustööstuse väärtusahelate allianssi raames.

²⁶ Selleks on muu hulgas kavatsus võtta kasutusse laevade täieliku olemusringi ja materjali süsteemset jälgitavust võimaldavad passid ja laevatehase keskkonnategevuse tulemuslikkuse indeksid, mis töötatakse välja ELi rahastatavate projektide „Circle of Life“ ja „EcoShipYards“ raames.

²⁷ Olemusringi lõppu jõudnud lõbusõidulaevade ringmajanduse rakendamise tegevuskava, mille töötasid 2023. aastal välja Euroopa paaditööstuse esindajad koostöös komisjoniga.

²⁸ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse konventsioonid on üle võetud ELi õigustikku. Liikmesriigid on õiguslikult kohustatud neid kohaldama, nagu ka ainult ELi normidest tulenevaid nõudeid, mis on sageli rangemad kui maailma teistes piirkondades.

tihe. Viimase aja geopoliitiliste sündmuste valgel on taas ilmnenud selle sektori strateegiline tähtsus ülemaailmses energiakaubanduses ja kaubavahetuses. Samuti saab selgeks, et rahvusvahelistel julgeolekuprobleemidel on sellele sektorile üha suurem mõju, sest need kujutavad endast märkimisväärset ohtu meresõiduvabadusele ja – mis veelgi olulisem – laevade ja nende meeskondade ohutusele ning kergitavad transpordi- ja kindlustuskulusid.

Nende asjaolude foonil püütakse käesoleva strateegiaga kaitsta ELi meretranspordisektorit kui olulist kvaliteetsete, tõhusate, turvaliste ja kestlike laevandusteenuste osutajat, luues samal ajal paremad tingimused ELi tootmisbaasile.

Käesoleva strateegia eesmärkide saavutamiseks on vaja luua sidus poliitiline ja regulatiivne raamistik ning edendada koostööd liidu ja liikmesriikide tasandil. **Liidu meretranspordipoliitika tehniliseks ja operatiivseks tugisambaks on Euroopa Meresõiduohutuse Amet.** Sellel on keskne koht normide ühtlustatud rakendamisel ning see hõlbustab uuenduslike ja tõhusate lahenduste leidmist, sealhulgas oma ulatusliku teadmusbaasi kaudu. Samuti on selle oluliseks ülesandeks aidata kaasa käesolevas strateegias ette nähtud regulatiivsete meetmete rakendamisele. Lisaks pakub Euroopa Meresõiduohutuse Amet Vahemere piirkonna merendusasutustele tehnilist abi ja tuge suutlikkuse suurendamisel²⁹.

3.1 Omandus ja lipud

See, kui jätta märkimisväärse osa mereressursse enda valdusesse ja parandada ELi lippude atraktiivsust, aitaks kinnistada ELi positsiooni ülemaailmses kaubanduses ja tagada sideliinide turvalisust. Samuti tugevdab see ELi suutlikkust kujundada ülemaailmseid ohutus-, julgeoleku-, töö-, kliima- ja keskkonnakaitsenorme ja vastavat poliitikat.

Tuginedes jätkuvalt **meretranspordile antavat riigiabi** käsitlevatele ühenduse suunistele,³⁰ hindab komisjon eelloetletud põhjustel liikmesriikide toetuskavasid (tonnaažimaks jms), mis on peamisi vahendeid, millega liikmesriigid hoiavad tiheda ülemaailmse konkurentsi tingimustes omamaise laevandussektori turuosa ja konkurentsivõimet ning suurendavad oma lipu atraktiivsust. Komisjon **kutsub liikmesriike üles jätkama pragmaatiliste meetmete edendamist**, nagu riiklike haldusprotsesside tõhustamine,³¹ digisertifikaatide kasutamine, registrite täielik digitaliseerimine ja menetluste optimeerimiseks tehisintellektil põhinevate vahendite kasutamine. Omalt poolt algatab komisjon liikmesriikide ja tööstusharu sidusrühmadega **struktureeritud koostöödialoogi**, mille abil suurendada konkurentsivõimet ja laevanduse kvaliteeti ja mille käigus arutatakse ka seda, kuidas kulgeb **lipuriigi nõuete täitmist** käsitlevate rahvusvaheliste ja ELi õigusaktide rakendamine. Komisjon jätkab koos liikmesriikidega Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis jõupingutusi tugevdada regulatiivset järelevalvet lipuriikide üle, et viimased oma kohustusi ka tegelikult täidaksid.

3.2 Energiasüsteemi ümberkujundamine ja süsinikuheite vähendamine

Merendussektori süsinikuheite ja saaste vähendamise edendamiseks nii, et samal ajal säiliks selle konkurentsieelis, on vaja muu hulgas ülemaailmsel tasandil selgeid ja

²⁹ Naabruspiirkonna, arengu- ja rahvusvahelise koostöö instrumendist „Globaalne Euroopa“ rahastatava programmi SAFEMED V kaudu.

³⁰ C(2004) 43, ELT 2004.

³¹ Näiteks kvaliteet ja sujuv haldus, riskipõhine lähenemisviis, lühemad ooteajad, ühtlustatud kontrollid.

prognoositavaid reegleid. See võib aidata edendada innovatsiooni ja tugevdada kiiresti areneval laevandusturul Euroopa juhtpositsiooni ning suurendada Euroopas nõudlust puhta kütuse ja tehnoloogia järele.

Üleminek puhtale energiale nõuab suuremat energiatõhusust ning uute jõuseadmete ja alternatiivkütuste kasutuselevõttu. Et luua tingimused selliste kütuste ulatuslikuks tootmiseks ja kasutuselevõtuks sektorites, kus heidet on raske vähendada, on komisjon avaldanud **kestlikku transporti investeerimise kava**³². Meretranspordis tähendab see taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste laialdasemat kasutamist ning võimaluse korral üleminekut elektrijõu otsekasutusele³³. Sellega seoses püüab komisjon luua integreeritud biometaaniturgu, kutsudes ühtlasi liikmesriike üles tagama, et riiklikud meetmed ei tekita kaudseid tõkkeid biometaani piiriülesele kaubandusele ega piira selle kättesaadavust ühtsel turul. Taastuvallikatest toodetud ja vähese süsinikuheitega kütuste tööstusliit soodustab arutelusid laevaomanike, kestlike kütuste tööstuse ja finantsasutuste vahel, edendades veetranspordisektoris taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste tootmist ja tarnimist.

ELi soovist olla laevanduses puhtale energiale ülemineku kujundajaks annavad kinnitust algatus „Fuel EU Maritime“ ja laevandussektori lisamine ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, millega seatakse sektorile ELi tasandi süsinikuheite vähendamise eesmärgid. Et veelgi hõlbustada nende õigusaktide rakendamist ning vähendada praegustest ebakõladest ja kattuvustest tulenevat regulatiivset ja halduskeerukust, kaalub komisjon, **kuidas lihtsustada ja sujendada olemasolevat seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikku**, mis teenindab nii ELi meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi kui ka algatust „FuelEU Maritime“, luues seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi nõuetele vastavuse tagamisel täiendavat koostoimet³⁴.

Kõige tõhusam viis meretranspordist tuleneva kliimamõjuga tegelemiseks ja võrdsete võimaluste tagamiseks on kaugelevaatavad ülemaailmsed meetmed, millega rakendada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 2023. aasta strateegia eesmärki saavutada 2050. aastaks rahvusvahelises laevanduses kasvuhoonegaaside netonullheide. EL jätkab tööd **Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis ja loob sidemeid rahvusvaheliste partneritega, et töötada ülemaailmsete lahenduste nimel**, toetades ELi laevandussektori tegevust süsinikuheite vähendamisel ja rahastades selle eesmärgi saavutamiseks tehtud investeeringuid. Kooskõlas kehtivate juriidiliste kohustustega vaatab komisjon topeltmaksete vältimiseks läbi asjakohased ELi õigusaktid, võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ülemaailmseid meetmeid.

Komisjon hõlbustab ka sidusrühmade koostööd, luues **Euroopa rohelaevateede ja punkerdamissõlmede võrgustiku**. See tugineb olemasolevatele algatustele, sealhulgas eri merealasad ja Euroopa mereruumi käsitlevatele strateegiatele³⁵. Sellega püütakse suurendada investeerimisotsuste prognoositavust ja koordineerida laevade käitamise, tehnoloogia kasutuselevõtu, kütusega varustamise ja sadamataristu³⁶ kestlikkustamise

³² COM(2025) 664 final.

³³ Kaldaäärne elektritoide, elektriparvlaevad ja lähimerevedu.

³⁴ Näiteks seoses kohaldatavate määratluste ning projekteerimiselementide ja -protsesside ühtlustamisega.

³⁵ Euroopa mereruum on üleeuroopalise transpordivõrgu mereosa.

³⁶ Sadamataristu arendamine on energiasüsteemi ümberkujundamise ja süsinikuheite vähendamise oluline osa, mida on käsitletud ELi sadamastrateegias.

projekte. Kui see on asjakohane, võiksid sellised meetmed hõlmata ELi kandidaatriike, tuginedes olemasolevatele õigusraamistikele, nagu üleeuroopaline transpordivõrk³⁷.

3.3 Ohutus kui kvaliteetse laevanduse ja kerksuse alus

Ohutus on kvaliteetsete laevandusteenuste strateegiline eeldus ning ELi töötleva tööstuse konkurentsivõime ja tehnoloogilise juhtpositsiooni nurgakivi. Kuna laevandus läheb kiiresti üle alternatiivkütuste kasutamisele ning digi- ja automatiseeritud lahendustele, tuleb ohutusprotokolle uute tegevus-, tehnoloogiliste ja küberturvalisuse riskidega toimetulekuks täiustada. ELi lippude all sõitva reisilaevastiku vananemine muudab ilmseks vajaduse laevastiku moderniseerimist kiirendada³⁸.

Ülemaailmsel tasandil peavad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ohutusstandardid pidama sammu tehnoloogia arenguga, sealhulgas alternatiivkütuste ja -jõuseadmete, energiatõhususe tehnoloogia, meremeeste väljaõppe ja automatiseeritud meretranspordi vallas. **EL tugevdab oma osalemist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, et kujundada standardeid, mille abil samuti tagada üle maailma võrdseid tingimusi.**

ELis tagatakse meresõiduohutuse kõrge tase Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni reeglite inkorporeerimisega ELi õigusesse. 2026. aastal esitab komisjon ELi reisilaevade ohutuse direktiivi³⁹ ja laevavarustuse direktiivi⁴⁰ läbivaatamise eel nende kohta aruande, et **kohandada kehtivaid nõudeid süsinikuheite vähendamise ja digitaliseerimise vajadustele.** Võttes arvesse reisilaevade ohutuse ja turvaliste piirkondlike ühenduste suurt tähtsust, kaalub komisjon **ELi reisilaevade ohutuse nõuete laiendamist kõigile ELi sisestele marsruutidele.** Avamereteenuste suhtes uurib komisjon võimalust **kehtestada ELis avamere teenindus- ja tööstuslaevade vastastikuse tunnustamise raamistik**, mis hõlmaks ka tööstuspersonalit ja meeskondade transporti ning merekaablite paigaldamist ja hooldust. Komisjon hindab ka seda, kas oleks vaja **laiendada laevavarustuse direktiivi kohaldamisala või tunnustatud organisatsioonide vahelisi praegusi vastastikuse tunnustamise kokkuleppeid**, et hõlmata lisavarustust. Eelkõige oleks vaja lihtsustada heakskiitmismenetlusi ja parandada juurdepääsu rahvusvahelistele turgudele, tagades samal ajal kõrgeima ohutustaseme.

Meresõiduohutuse ja keskkonnaküsimuste vallas tulenevad märkimisväärsed probleemid nn varilaevastikust,⁴¹ mis koosneb valdavalt ebaselge jurisdiktsiooni ja kontrolli alla kuuluvatest vananevatest laevadest, mis ei järgi tavapäraseid lipuriigi läbipaistvuse ja muid nõudeid. See kujutab endast muu hulgas kõrgendatud ohtu merekeskkonnale, sealhulgas eriti tundlikeks peetavatel aladel, nagu Läänemeri. Tihedas koostöös Euroopa välisteenistusega ja Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toel **tugevdab komisjon varilaevastiku seiret ja järelevalvet selle üle⁴² ning parandab kehtivate normide**

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013.

³⁸ Nagu on rõhutatud Euroopa meresõiduohutuse aruandes (EMSAFE), mille Euroopa Meresõiduohutuse Amet avaldas 2025. aasta detsembris.

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta.

⁴⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ.

⁴¹ Määratletud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 6. detsembri 2023. aasta resolutsioonis A.1192(33).

⁴² Seoses varilaevastikust tulenevate ohtudega kiitis nõukogu 2025. aasta detsembris heaks rahvusvahelise mereõiguse raamistiku tugevdamise deklaratsiooni ning kavatsuse töötada välja vahendid nende ohtudega tegelemiseks.

täitmise tagamist. Lisaks süvendab ta rahvusvahelist koostööd, et kõrvaldada allesjäänud lüngad ning tagada ülemaailmsete meresõiduohutuse ja keskkonnastandardite järgimine, sealhulgas piiravate meetmete jõustamine.

3.4 Haldusformaalsuste lihtsustamine, et kasutada ära Euroopa veetranspordi ühtse turu potentsiaali

ELi laevandusele tekitab märkimisväärsed probleeme ülemaailmsete, ELi ja riiklike õigusaktide kohaste haldusmenetluste keerukus, mis põhjustab viivitusi, suurendab kulusid ja vähendab üldist tõhusust⁴³. Selline olukord mõjutab eelkõige lähimerevedusid ja eelkõige väiksemaid osalisi, kes konkureerivad liigiüleselt maanteetranspordiga.

Menetlused muutuvad eeldatavasti märkimisväärselt lihtsamaks, kui hakkab täielikult tööle Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna⁴⁴ kaudu toimuv ühtlustatud aruandlus. **Komisjon kutsub liikmesriike üles viima lõpule Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna määruse rakendamine.**

Laiemas plaanis on komisjon teinud ettepaneku **teha põhjalik tollireform**, millega edendada tõhusat avaliku ja erasektori koostööd tolliformaalsuste rakendamiseks kõigis majandussektorites, sealhulgas merenduses. Ettepaneku kohaselt tehakse merendusettevõtjatele alates 2032. aastast kättesaadavaks tolliandmekeskus⁴⁵. Kaubanduse hõlbustamiseks püüab komisjon tagada **riiklike merenduse ühtsete kontaktpunktide ja tulevase tolliandmekeskuse kiire omavahelise ühenduvuse.**

Kuigi eespool nimetatud meetmed hõlbustavad nõuete täitmist, on sama oluline vähendada andmeid, mida laevad peavad ELi sadamaid külastades esitama. Praegu võidakse laevadelt nõuda kuni 1 200 andmemelemendi esitamist ja kaks kolmandikku nendest tuleneb siseriiklikest õigusaktidest⁴⁶. Et kasutada täielikult ära Euroopa veetranspordi ühtse turu potentsiaali, **kutsub komisjon liikmesriike üles tegema koostööd riiklike ja ELi aruandlusnõuete lihtsustamiseks ja sujundamiseks.**

Komisjon **konsulteerib merendussektoriga** haldusmenetluste ja andmenõuete edasise lihtsustamise üle.

3.5 ELi huvide kaitsmine rahvusvahelisel tasandil

ELi kui suure majandusjõu osalemine rahvusvahelises laevanduses ei ole oluline üksnes omaenda majanduskasvu toetamiseks, vaid ka ülemaailmse merenduspoliitika suunamiseks võrdsete võimaluste, kestlikkuse, julgeoleku ja tehnoloogilise innovatsiooni poole.

Seepärast suurendab komisjon koos ELi liikmesriikidega **Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis tehtavaid jõupingutusi** ja püüab **maksimeerida ELi mõju rahvusvaheliste partneritega sõlmitavate laiemate liitude kaudu.**

Tarneahelate kerksuse seisukohast väärivad erilist tähelepanu strateegilised väinad (st ülemaailmse kaubanduse ja sõjalise liikuvuse jaoks kriitilise tähtsusega merekoridorid) ja

⁴³ Euroopa Komisjoni hiljutise lähimerevedu käsitleva uuringu kohaselt võivad haldusformaalsused moodustada kuni 5 % kõigist laevade tegevuskuludest.

⁴⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL.

⁴⁵ Tolliandmekeskus hakkab olema elektrooniliste teenuste ja süsteemide kogum, mis kasutab andmeid tolliga seotud eesmärkidel ja võimaldab tollialaste õigusaktide elektroonilist rakendamist.

⁴⁶ Komisjoni enda analüüs.

uued mereteed, näiteks Arktikas⁴⁷. **Komisjon kutsub liikmesriike üles tõhustama koostööd ja eraldama piisavalt vahendeid, et tugevdada sellistes kriitilistes piirkondades ELi strateegilist kohalolekut, sealhulgas mereväe kohalolekut**, tagades liidu julgeoleku kaitseks pideva juurdepääsu rahvusvahelistele mereveeteedele. Lisaks peaks asjaomastel liikmesriikidel olema võimalik paluda teistel liikmesriikidel ja Euroopa välisteenistusel abistada diplomaatiliste kanalite kaudu nende lipu all sõitvaid laevu, mis on kinni peetud või mille puhul on oht, et need peetakse kinni.

Komisjon on jätkuvalt veendunud vajaduses **lisada vabakaubanduslepingutesse ulatuslikud rahvusvaheliste meretransporditeenustega seotud kohustused**. Selliste jõupingutustega tuleks parandada turulepääsu tingimusi ja vähendada ELi ettevõtjate diskrimineerimist kolmandates riikides, sealhulgas juurdepääsul sadamatele ja abiteenuste kasutamisel⁴⁸. Üldiselt võiks **EL taotleda oma merekaubanduspoliitikas tasakaalustatumaid ja vastastikusemaid kokkuleppeid**, eelkõige suhetes partneritega, kes kasutavad lasti broneerimise süsteeme, diskrimineerivaid sadamatasusid ja muid selliseid piiranguid.

Liikmesriigid vajavad prognoositavat õigusraamistikku, et tagada oma **kahepoolsete merenduspartnerluste**⁴⁹ haldamisel vastavus ELi õigusele. **Komisjon esitab õigusakti ettepaneku**, millega kehtestatakse liikmesriikidele tingimused praeguste kahepoolsete lepingute ELi õigusega kokkusobivaks tunnistamiseks ning läbirääkimiste pidamiseks ja uute, ELi huve edendavate lepingute sõlmimiseks.

ELi laevandusettevõtjad vajavad kogu maailma laevateedel ja punkerdamissõlmedes usaldusväärset ja konkurentsivõimelise hinnaga juurdepääsu alternatiivkütustele ja -taristule. Strateegia „Global Gateway“ rohelaevateede ja punkerdamissõlmede algatusega⁵⁰ edendatakse puhaste ja alternatiivkütuste kasutuselevõttu, sõlmides selleks kolmandate riikidega kahepoolselt kasulikke partnerlusi. Et kaitsta investeeringuid ja edendada ELi huve rahvusvahelistes tarneahelates, lisab komisjon arenguriikidega **strateegia „Global Gateway“ raames sõlmitavasse sadamate ja väärtusahelate partnerlusse julgeoleku- ja ohutusnõuded**. Samuti on kavas tugevdada partnerlusi arenenud kolmandate riikidega, mille vetes ristuvad peamised ülemaailmsed laevateed.

Vahemere piirkonna leppe⁵¹ raames edendab komisjon tõhusaid ja kestlikke transpordiühendusi ning peab silmas liidu julgeoleku suurendamist.

3.6 Toetus siseveelaevanduse, kruisilaevanduse ja väikelaevatööstuse eri sektoritele

Et kasutada Euroopa transpordisüsteemis täielikult ära siseveetranspordi kasutamata potentsiaali, teeb Euroopa Komisjon ettepaneku **programmi NAIADES III järelmeetmete kohta**. Algatuses keskendutakse siseveetranspordi konkurentsivõimega seotud pakiliste probleemide lahendamisele, sealhulgas siseveesadamate moderniseerimisele, taristu kerksuse parandamisele ja uuendusliku tehnoloogia, nagu automatiseeritud süsteemide ning heiteta ja vähese heitega laevade kasutuselevõtule.

⁴⁷ Selleks on kavas vaadata läbi Liidu Arktika-poliitika.

⁴⁸ Näiteks veoste käitlemine (sh konteinerterminalid), hoiustamis- ja ladustamisteenused, agenteerimisteenused ja ekspedeerimine.

⁴⁹ Võttes arvesse Euroopa Liidu Kohtu 2017. aasta Singapuri kohtuasjas esitatud arvamust, milles kinnitati, et juhul, kui rahvusvahelised meretransporditeenuste lepingud võivad mõjutada või muuta kehtivaid ELi õigusnorme, on nende üle läbirääkimiste pidamise ja nende sõlmimise ainupädevus ELil.

⁵⁰ [Strateegia „Global Gateway“ – Rahvusvahelised partnerlused – Euroopa Komisjon.](#)

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final.](#)

ELi tulevase **kestliku turismi strateegiaga** edendatakse turismi ökosüsteemi, sealhulgas kruiisilaevanduse ja väikelaevatööstuse **kestlikku kasvu**.

Juhtalgatused

- *Jätkata Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis tööd üleilmsete lahenduste leidmiseks ja vaadata läbi asjakohased ELi õigusaktid, võttes arvesse Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis topeltmaksete vältimiseks võetud ülemaailmseid meetmeid*
- *Kaaluda, kuidas lihtsustada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ja algatuse „FuelEU Maritime“ seire-, aruandlus- ja töendamisraamistikku, ning sujundada laevandustoimingutega seotud haldusformaalsusi*
- *Püüelda ülemaailmsete eesmärkide poole, sealhulgas suurema osalemise kaudu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni töös, edendada strateegilisi partnerlusi kolmandate riikidega ja tagada ülemaailmsete merendusturgude sujuv toimimine*

4. JULGEOLEK JA KAITSE

Merendusvaldkonnas **kasvavad ohud** nii mere põhjas kui ka vee peal. See tähendab, et ELi kaitse, Arktika julgeoleku, elutähtsa taristu kaitse ja sõjalise liikuvuse vajaduste jaoks on vaja **tugevat mereväge, jäälõhkumisevõimet, allveevõimeid ja kahesuguse kasutusega lahendusi**. Nende vajaduste lahendamine aitaks luua ELi merendustööstusele kasvuvõimalusi, muu hulgas tänu kahesuguse kasutusega laevade, platvormide ja tehnoloogia tootmise edendamisele.

4.1 Euroopa merevägede tööstus- ja tehnoloogiabaasi tugevdamine

Geopoliitilised muutused nõuavad seda, et mereväe süsteemid, laevad ja platvormid oleksid tiptasemel ning suudaksid toimida integreeritud viisil keerulistes, domeeni-ülestes ohukeskkondades, aga ka vajaduse korral äärmuslikes kliima- ja geograafilistes oludes (nt Arktikas).

2030. aasta kaitsevalmiduse eesmärkide saavutamiseks on ELil ja riikidel tingimata vaja märgatavalt suurendada mereväe varustuse tootmise suutlikkust⁵². Mereväe varustuse tootmise tööstusliku ja tehnoloogilise suutlikkuse tugevdamisel saavad **liikmesriigid kasutada eri võimalusi, mida pakub kava „ReArm Europe“**,⁵³ millega võetakse 2030. aastaks kaitse otstarbel kasutusele kuni 800 miljardit eurot. Sellest antakse toetust standardsete liideste ja protokollide väljatöötamiseks, Euroopa merevägede koostalitlusvõime hõlbustamiseks, eri tootjate süsteemide integreerimiseks ja strateegiliste võimevaldkondade edendamiseks⁵⁴.

⁵² Komisjon hindab ELi mereväesektori vajadusi, selle tarneahelat, ELi sõltuvuse määra ja vajadust säilitada strateegilisi varusid. 2026. aasta kolmandas kvartalis on kavas käivitada programmi „Euroopa horisont“ 2026.–2027. aasta tööprogrammi (Teaduslikud ja tehnilised teenused, mida pakub Teadusuuringute Ühiskeskus) raames uuring (veetranspordi tarneahela kerksuse kohta).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Sealhulgas kahesuguse kasutusega laevad ja tehnoloogia, eriotstarbelised laevad avamere- ja veealuse taristu hooldamiseks (nt kaablipaigaldus-, hooldus- ja remondilaevad) ning mereveoalused (nt parvlaevad, jäämurdjad, haiglalaevad, meeskonna teenindamise laevad, avamererajatiste teeninduslaevad, süvendid, vedurlaevad).

Euroopa Kaitsefondist jätkub ELi mereväesüsteemide integreerijate ja varustuse tarnijate suutlikkuse suurendamine ning toetust antakse võimearendusplaani prioriteetide kohastele koostööpõhistele teadus- ja arendustegevuse valdkondadele⁵⁵.

Lisaks toetatakse **Euroopa kaitsetööstuse programmiga (EDIP)** tööstustootmise suutlikkuse suurendamist, hüvitades ühishangete puhul tehtava koostöö kulud. Samuti toetatakse sellega üleminekut prototüüpidelt masstootmisele, aidates Euroopa Kaitsefondist toetataval teadus- ja arendustegevusel jõuda rakendusteni.

4.2 Tehnoloogiaalase juhtpositsiooni kindlustamine mere olukorrateadlikkuses

Elutähtsa vee-, sadama- ja avameretaristu kaitsmiseks on vaja rakendada domeeniülest lähenemisviisi ja võtta kasutusele mitmesugust tehnoloogiat, sh allvee- ja pealveedroonid, andurid, varajase hoiatamise süsteemid, veealused sidesüsteemid, stardi- ja väljatõstmisüsteemid ning droonikandjad. Valitsuste ja tööstusharu esindajate tihedas koostöös tuleks luua keerukas olukorrateadlikkuse struktuur, mille juures kasutatakse kõrgtehnoloogilisi lahendusi ning millel oleks ainulaadne juhtimis- ja kontrollisüsteem. Ühtlasi annaks see võimaluse kinnistada ELi juhtpositsiooni selles kujunemisjärgus strateegilises merendustööstuse segmendis.

Ohtude õigeaegse avastamise ja neile reageerimise suutlikkust aitavad tagada **ELi kaabliturvalisuse tegevuskava**,⁵⁶ milles kirjeldatakse merekaablite integreeritud seiremehhanismi väljatöötamist iga mereala piirkondliku keskuse kohta, ning **drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskava**,⁵⁷ milles on ette nähtud droonivaldkonna tööstusmeetmed, näiteks ühisostude algatus.

Et suurendada ELi tasandil mere olukorrateadlikkust, nii et see hõlmaks kõiki tegutsemiskihte kosmosest kuni merepõhjani, ja võtta käsile ilmnunud võimelüngad, tuleb paremini ära kasutada Euroopa merendussektori tööstusbaasi, tuginedes ookeanipaktile ja muudele selles valdkonnas tehtud ELi algatustele,⁵⁸ ja toetada:

- tehnoloogiaalase teadus- ja arendustegevuse ning sõjalise / kahesuguse kasutusega juhtimis-, kontrolli-, side-, luure-, seire- ja rekkesüsteemide alase teadus- ja arendustegevuse hoogustamist;
- mereväelaevadele, rannikuvalvele ja sadamavalvajatele mõeldud mehitamata meredroonide ja sidesüsteemide ühishankeid, tagades koordineerimise;
- investeeringute tegemist küberturvalisuse lahendustesse ja kombineeritud seirevõimetega integreeritud süsteemidesse ning selliste lahenduste ja süsteemide arendamist, et edendada meresõidu turvalisust ja sadamate kaitset terviklikul ja koordineeritud viisil.

⁵⁵ See hõlmab merevõitluse ja merealal tegevuse keelamise kõiki kolme põhivaldkonda: praeguste mereväe pealveesüsteemide ajakohastamine, järgmise põlvkonna pealveevõitluse süsteemid ning mereväe mehitatud ja mehitamata kaugmaa relvasüsteemid. Üksikasjalikuma teabe saamiseks vt Euroopa Kaitseagentuur – ELi 2023. aasta võimearendusprioriteetid.

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026)81.

⁵⁸ Nt ELi merendusjulgeoleku strateegia (14280/23), merendusvaldkonna ühine teabejagamiskeskond, ELi kaabliturvalisuse tegevuskava, drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskava, Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatavad punkerdamissõlmed ja ELi kosmoseprogramm (määrus (EL) 2021/696), millega luuakse Copernicus, Galileo, Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisüsteem, riikliku satelliitside süsteem ja kosmose ohutusteenused, mis kõik annavad panuse merenavigatsiooni, seire, side ja olukorrateadlikkuse jaoks.

Eelloetletud põhjustel julgustab komisjon liikmesriike kasutama Euroopa kaitsetööstuse programmi pakutavaid võimalusi, sealhulgas **Euroopa ühishuvi pakkuvaid kaitseprojekte**, ka **mere olukorrateadlikkuse** alal.

4.3 Toetus sõjalisele liikuvusele ja hädaolukorraks valmisolekule

Sõjalist liikuvust käsitlevas ühisteatises⁵⁹ rõhutatakse kahesuguse kasutusega transpordi, sealhulgas meretranspordi olulisust sõjalise liikuvuse ja hädaolukorraks valmisoleku jaoks. Samuti rõhutatakse selles, et EL peab sõjalise liikuvuse võimete tagamiseks suurendama oma tööstussuutlikkust. Muu hulgas peaks Euroopa parvlaevadel olema kahesuguse kasutuse võimalus. Eriti oluline oleks sealjuures vägede, sõidukite ja varustuse kiire ja tõhus transport lühikese ja keskmise pikkusega mereteede kaudu ning evakueerimine ja hädaabi andmine. Sõjalise liikuvuse vajadused annavad võimaluse ehitada selles strateegilises segmendis uuesti üles omamaine tööstus ning võivad tekitada merendustööstuse tootmisbaasis lumepalliefekti.

Selleks teeb komisjon ettepaneku luua **kahesuguse kasutusega parvlaevade ehitamise toetusmehhanism**,⁶⁰ millega mobiliseerida rahalisi vahendeid, mida investeerida Euroopas ehitatud ja strateegiliselt olulisi marsruute teenindada võivate kahesuguse kasutusega parvlaevade täiendavate sõjaliste spetsifikatsioonide väljatöötamisse. Selle programmi raames teeb komisjon koostööd Euroopa Kaitseagentuuri ja potentsiaalselt Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga ning ELi sõjalise staabiga, et töötada välja kahesuguse kasutusega meretranspordivahendite standardid, millega täiendada kavandatavat sõjalise liikuvuse määrust⁶¹ ja tagada kooskõla NATO standarditega.

Lisaks püüab komisjon **saavutada seda, et Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis lepitaks kokku kindlad ja siduvad küberturvalisuse normid, mille abil vähendada tsiviilaluste üldisi merendusalseid küberriske**. See peaks toimuma kooskõlas vastavate ELi meetmetega, nagu küberturvalisuse 2. direktiiv,⁶² küberkerksuse määrus⁶³ ja hiljutine ettepanek läbivaadatud küberturvalisuse määruse kohta,⁶⁴ millega püütakse kasvavate ohtude taustal tugevdada ELi küberturvalisuse alast kerksust ja suutlikkust.

Juhtalgatused

- Toetada merendustööstuse tootmissuutlikkuse suurendamist, sealhulgas uue Euroopa kaitsetööstuse programmi ja kava „ReArm Europe“ kaudu*
- Teha ettepanek luua kahesuguse kasutusega parvlaevade ehituse toetusprogrammi*

5. INNOVATSIOON

ELi merendustööstuse ja laevanduse konkurentsivõime, kestlikkuse ja kerksuse parandamiseks on vaja innovatsiooni ja investeringuid kõrgtehnoloogilistesse valdkondadesse, nagu puhas tehnoloogia, ringluspõhisus, digitaliseerimine, automatiseerimine, tehisintellekt ja arukate laevade projekteerimine. Seetõttu on väga

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Kooskõlas asjaomaste riigiabi eeskirjadega, kui neid on vaja kohaldada.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Direktiiv (EL) 2022/2555.

⁶³ Määrus (EL) 2024/2847; määruse kohaselt peavad digielemente sisaldavad tooted vastama küberturvalisuse nõuetele. Kuigi laevavarustus on määruse kohaldamisalast välja jäetud, võib seda merendussektoris toodete suhtes, mis ei ole liigitatud laevavarustuseks, näiteks tarkvara, siiski kohaldada.

⁶⁴ COM(2026)11.

oluline kõrvaldada sellised tõkked nagu regulatiivne ebakindlus, teadusuuringutesse ja innovatsiooni tehtavate avaliku ja erasektori investeeringute killustatus ning piiratud katsetamissuutlikkus.

5.1. Tõhusam poliitikaraamistik, mis edendab ELi juhtpositsiooni uuendusliku tehnoloogia valdkonnas

ELi veetranspordi ökosüsteemi tulevik sõltub suutlikkusest teha kindlaks uusi tehnoloogilisi lahendusi ja laiendada nende kasutuselevõttu puhta tehnoloogia ning digitaalsete ja automatiseeritud süsteemide valdkonnas ning pakkuda ELi tööstusbaasi tugevdamiseks sihitatud poliitilist toetust.

Kütuseelemendid, elektrilised ja tuuleenergia põhinevad jõuseadmed, kontrollimatu heite piiramine, CO₂ transport, süsinikdioksiidi kogumine ja säilitamine, kaldaäärne elektritoide ja avamere taastuenergia tootmine⁶⁵ on vaid mõned näited tehnoloogiavaldkondadest, millel on märkimisväärne heitkoguste vähendamise potentsiaal ja turuvõimalused. Enamikku neist on esile tõstetud nullnetotööstuse määruuses, mille eesmärk on suurendada 2030. aastaks ELi võimet toota nullnetotehnoloogiat. Lisaks rõhutatakse Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hiljutistes uuringutes õhkmäärde süsteemi eeliseid ning Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on teinud edusamme seoses suunistega, mis käsitlevad patareisid ja akusid, heitsoojusenergia taaskasutamise kõrgtehnoloogilisi süsteeme, kütuseelemente ning süsinikdioksiidi kogumise ja säilitamise süsteeme.

Tuuleenergia põhinevad jõuseadmed on näide tehnoloogiast, mis tugineb Euroopa tugevatele tootmisalastele eksporditeadmistele⁶⁶. Et selle kasutuselevõttu toetada, täiustab komisjon tuuleenergia arvestamise meetodeid ning tegeleb ELi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni tasandil regulatiivsete lünkade kõrvaldamisega.

Lisaks on vaja **tuumajõuseadmete**, sealhulgas väikeste moodulreaktorite ja täiustatud moodulreaktorite koordineeritud strateegilist järelevalvet, võttes arvesse seda, et maailmas on selle tehnoloogia vastu uuesti huvi tekkinud ja tööstuses on tehtud mõningasi edusamme. Komisjon jätkab tugeva poliitikaraamistiku loomist, mis võimaldab kasutada tuumajõuseadmeid kaubalaevanduses⁶⁷ ning aitab saavutada ülemaailmsel juhtpositsiooni tehnoloogia ja tööstuse valdkonnas.

Komisjon koordineerib Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toetusel tehnoloogia arengu, sealhulgas tehnoloogilise valmisoleku ja ohutuse hindamist. Selleks et aidata vähendada investeerimiseriske ja aidata kaasa lahenduste laiendamisele, hinnatakse põhjalikumalt paljutootavaid tehnoloogilisi lahendusi ja kajastatakse neid sellistes ELi õigusaktides nagu algatust „FuelEU Maritime“ käsitlev määrus ja ELi taksonoomia⁶⁸ ning asjakohasel juhul ka Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis.

Komisjon ajakohastab vajaduse korral ELi ühtse turu raamistikku, et toetada innovatsiooni ja puhta tehnoloogia kasutuselevõttu konkreetsetes merendustööstuse segmentides. Selleks teeb komisjon ettepaneku **väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate heitkoguseid**

⁶⁵ Näiteks avamere tuulepargi vundamendid ja ujuvalused, tõusu-mõõnavooenergia, avamere laineenergia alajaamad ja konverterid.

⁶⁶ Viimase viie aasta jooksul on see valdkond saanud programmist „Euroopa horisont“ üle 36 miljoni euro toetust.

⁶⁷ Muu hulgas programmi „Euroopa horisont“ 5. teemavaldkonna 2027. aasta projektikonkursi kaudu.

⁶⁸ Komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/2139, millega täiendatakse määrust (EL) 2020/852.

käsitleva määruse sihitatud muutmise kohta⁶⁹, et võimaldada kasutada siseveelaevadel olevate väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite etalonkütusena vesinikku. Lisaks **pööratakse väikelaevade direktiivi**⁷⁰ **käimasoleval hindamisel põhitähelepanu uudseid veesõidukeid ja jõuseadmeid käsitlevatele sätetele.**

Autonoomsete laevade ohutu kasutuselevõtu edendamisel järgib komisjon nii Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis kui ka ELis **mehitamata laevade** suhtes kehtestatud **regulatiivset ja tehnilist raamistikku**. Alates 2016. aastast on ELi tegevus autonoomsete pealvee-merelaevade (maritime autonomous surface ships – MASS) valdkonnas aidanud kavandada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni MASS-koodeksit, mis võetakse vastu 2026. aastal ja on kohustuslik alates 2032. aastast. Enne autonoomsete laevade ulatuslikku kasutuselevõttu **avaldab komisjon Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toetusel ELi suunised ja parimad tavad merel tehtavate teatavate testide ja katsete kohta ning riskihinnangu**⁷¹, et toetada rakendamist liikmesriikides ja aidata ELil jõuda tehnoloogia valdkonnas juhtpositsioonile.

5.2 Suurem koostoime, parem koordineerimine ja takistuste kõrvaldamine innovatsiooni tööstuslikuks laiendamiseks

Et **tugevdada ELi tehnoloogilist juhtpositsiooni**, püüab komisjon tihendada aastate 2028–2034 raamprogrammi „Euroopa horisont“ raames avaliku ja erasektori koostööd prioriteetsetes valdkondades ja tuginedes portfelli põhisele lähenemisviisile. Veetranspordi valdkonnas tuginetakse ühiselt kavandatud **heiteta veetranspordi partnerluse** (Zero Emission Waterborne Transport Partnership – ZEWTP) saavutustele, et **tugevdada ja laiendada ELi tegevust** selles valdkonnas ning suurendada koostoimet ja mastaabiefekti süsinikuheite vähendamise, digitaliseerimise, automatiseerimise ja ringluspõhisuse vahel laiemas veetranspordi ökosüsteemis.

Komisjon julgustab **liikmesriike veelgi toetama innovatiivsete lahenduste kiiret kasutuselevõttu, muu hulgas katsetendide ja regulatiivse eksperimenteerimise kaudu**, mis aitab Euroopal saada merendustehnoloogia valdkonnas juhtpositsioonile, suurendada tööstuslikku suveräänsust ja saavutada kaksikülemineku eesmärk. Tulevane **ELi maailmamerealaste teadusuuringute ja innovatsiooni strateegia** parandab maailmamere tehnoloogia, näiteks veealuse robotika katsetamist eri rakenduste jaoks, et aidata ELi tootjatel neid kiiremini ja odavamalt kasutusele võtta.

Euroopa **teadus- ja tehnoloogiataristu strateegia**⁷² rakendamisel kaardistab ja hindab komisjon teadus- ja tehnoloogiataristuid, kaasa arvatud veetransporditaristuid. Samuti edendab see strateegia ELi merendusvaldkonna idufirmade, kasvufirmade, VKEde ja keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjate juurdepääsu kõnealustele taristutele.

Et aidata **hoida ära ELi rahastatava tehnoloogia leket**, hoolitseb komisjon teadusuuringute ja innovatsiooniga seotud julgeoleku eest, tagades olemasolevate

⁶⁹ Määrus, mis käsitleb väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sisepõlemismootorite gaasiliste saasteainete ja tahkete osakeste heite piirnorme ja tüübikinnitusega seotud nõudeid (määrus (EL) 2016/1628).

⁷⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiv 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/25/EÜ (EMPs kohaldatav tekst).

⁷¹ Nt Euroopa Meresõiduohutuse Ameti välja töötatud riskipõhise hindamise vahend (RBAT).

⁷² COM/2025/497 final/2.

vahendite⁷³ kasutamise süstemaatilise ja range kontrolli, ning teeb kindlaks allesjäänud lüngad.

Komisjon **käivitab Euroopa maailmamere seire algatuse OceanEye**, mis on Euroopa maailmamerepakti üks nurgakividest. Maailmamere seire tõhustamine ja sellega seotud tehnoloogia arendamine loob ELi laevavarustuse tootjatele uusi võimalusi.

Juhtalgatused

- *Ajakohastada õigusraamistikku, et edendada ELi juhtpositsiooni uuendusliku tehnoloogia valdkonnas, sh tuuleenergiat põhinevad jõuseadmed, tuumajõuseadmed ja autonoomsed laevad*
- *Täiustada ja laiendada veetranspordisektoris teadusuuringute ja innovatsiooni toetamist, tuginedes kehtivale ühiselt kavandatud heiteta veetranspordi partnerlusele*
- *Käivitada maailmamere seire algatus (OceanEye)*

6. RAHASTUS JA INVESTEERINGUD

Hiljutiste uuringute kohaselt on ELi laevastiku süsinikuheite vähendamiseks vaja aastas 2,4–8,5 miljardi euro suurust rahastust. Siseveelaevade ja eriotstarbeliste aluste ja eriotstarbelise tehnoloogia puhul, nagu avamere tuuleenergiarajatisi teenindavad laevad, merekaablilaevad või kujunemisjärgus maailmameretehnoloogia, on kindlaks tehtud märkimisväärsed investeerimisvajadused⁷⁴. Lisaks on ELi laevatehaste digiülemineku jaoks hinnanguliselt vaja vähemalt 3–7,5 miljardi euro ulatuses investeringuid. Nende investeerimisvajaduste rahuldamiseks tuleb kogu investeerimistsükli jooksul kooskõlastatult kasutada praegusi ja tulevasi ELi rahalisi vahendeid ja riiklikke meetmeid ning erakapitali kaasata. Spetsiaalsed nõuande-, sidemete loomise ja projektide kavandamise vahendid, näiteks ELi laevanduse rahastamise portaali, BlueInvest, Euroopa ettevõtlusvõrgustik, EIP nõustamisteenused InvestEU nõustamiskeskuse kaudu ja innovatsioonifondi projektarendusabi aitavad saada juurdepääsu mitmesugustele ressurssidele ja loovad projektide rahastamiseks soodsad tingimused.

Komisjon kutsub liikmesriike, finantsasutusi ja riiklikke tugipanku üles suurendama toetust veetranspordiprojektidele, sealhulgas nii laevade ehitamise kui ka soetamise rahastamise tagatiste kaudu, tehes seda kooskõlas asjakohaste riigiabi eeskirjadega, kui neid kohaldatakse.

6.1 Investeeringute rahastamine ELi vahendite kaudu

2026. ja 2027. aastal võtab komisjon kasutusele mitmesugused olemasolevad ressursid ja vahendid, et toetada kogu investeerimistsükli jooksul ELi veetranspordiklastrit, sealhulgas merendustööstust ja laevandust.

Sihtotstarbelised toetused, tõhusad riskijagamismehhanismid ja uuenduslikud rahastamiskavad on sektori erainvesteeringute võimendamisel kesksel tähtsusega. Selleks **toetab** komisjon **Euroopa ühendamise rahastu** 2026. aasta projektikonkursi kaudu

⁷³ Näiteks võib komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel liidu strateegilise vara, huvide, autonoomia ja julgeoleku kaitsmiseks välistada nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel mõne kolmanda riigi üksuse või mõne kolmanda riigi kontrollitava ELi üksuse osalemise teadusuuringute, innovatsiooni ning digivõimete kasutuselevõtu projektides. Samuti võib komisjon võtta vaatluse alla programmi „Euroopa horisont“ alusel rahastatud teadusuuringute tulemuste (sealhulgas intellektuaalomandi) üleandmise mitteassotsieerunud kolmandatele riikidele ja seista sellisele üleandmisele vastu.

⁷⁴ „European Blue Champions - Charting the course for innovation finance“ Euroopa Investeerimispank, 2025

laevastiku uuendamist ja süsinikuheite vähendamist, pöörates erilist tähelepanu parv- ja rannikulaevadele. Selle meetme eesmärk on jätkata ELi laevandussektori üleminekut, edendades samal ajal Euroopa mereruumi, ELi-sisest tootmisvõimsust ja ELis valmistatud tehnoloogiat. Alates 2014. aastast on Euroopa ühendamise rahastust juba toetatud eri liiki laevu ja meetmeid 220 miljoni euro ulatuses. Lisaks **muutis komisjon 2026. aasta veebruaris Euroopa ühendamise rahastu digitaalvaldkonna tööprogrammi, et eraldada 347 miljonit eurot strateegilistele merekaabliprojektidele**, ja käivitas 20 miljoni euro suuruse projektikonkursi, et suurendada Euroopa suutlikkust merekaableid remontida.

Komisjon loodab programmi „InvestEU“ kaudu **tuua 2027. aastaks veetranspordisektorisse ligikaudu 1–1,5 miljardi euro⁷⁵ väärtuses investeeringuid**, millest kolmandik tehtaks aastatel 2026–2027, näiteks investeeringud laevastiku uuendamisse ja moderniseerimisse kõigis arendamisetappides⁷⁶. Üks paljutöötavatest algatustest on hiljuti loodud omakapitalipõhine Atlante merefond⁷⁷. Lisaks pakub **sinimajandust edendav instrument⁷⁸, mida toetavad InvestEU ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfond⁷⁹ ning mida rakendab EIP grupp**, idufirmadele ja VKEdele riskikapitali ja erakapitali investeeringuid, muu hulgas laevaehituse, moderniseerimise, laevanduse ja sinimajanduse tehnoloogia valdkondades. Selle algatuse kaudu **soovitakse kaasata ligikaudu 800 miljonit eurot investeeringuid**.

Tutvustamiseks ja kasutuselevõttueelseks tegevuseks on komisjon **innovatsioonifondi kaudu eraldanud kuni 2030. aastani 20 miljonit ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikut (1,5 miljardit eurot⁸⁰)**, et toetada heitkoguste vähendamist ja edendada innovatsiooni kogu merendussektoris, sadamatest laevaehituseni. Alates 2020. aastast on fondist toetatud 13 merendusprojekti ligikaudu 600 miljoni euroga⁸¹. Nendele tulemustele tuginedes ja osana kohustusest eraldada sektorile 20 miljonit ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikut, kuulutab komisjon 2027. aastal välja **spetsiaalse merendusala projektikonkursi**. Selle projektikonkursi eelarve ja ulatuse määrab vastavalt olukorrale kindlaks komisjon, tuginedes eelkõige innovatsioonifondi ülejäänud eelarvele ja HKSi hinnakujundusele. Et laevandussektoris süsinikuheite vähendamist veelgi tõhustada, hindab komisjon tulevaste üldiste projektikonkursside puhul innovatsioonifondi rakendamist ja selle raames merendusprojektides rakendatavaid eelistussätteid. Liikmesriike julgustatakse kasutama innovatsioonifondi vahendeid selliste mehhanismide nagu „võistupakkumine kui teenus“ ja „toetused kui teenus“ kaudu, mis võimaldab eraldada merendusprojektidele täiendavaid riiklikke vahendeid.

Komisjon on programmi „Euroopa horisont“ raames ajavahemikuks 2021–2024 juba eraldanud 345 miljonit eurot. Lisaks **eraldatakse sellest kuni 2027. aastani 184,5**

⁷⁵ Programmist „InvestEU“ toetatakse juba praegu mitmeid investeerimisvaldkondi, nagu vähese heitega ja heiteta parvlaevad, avamere tuulepargid, avamere tuuleenergia sektori jaoks ette nähtud mehitamata pealveelaevad, tuuleenergiaal põhinevad jõuseadmed ja veealune tehnoloogia.

⁷⁶ Muu hulgas laiendab komisjon sektoriüleseid InvestEU tooteid, mida saab kasutada laevandus- ja laevaehitussektori VKEde ja väikeste keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjate toetamiseks, sealhulgas Euroopa Innovatsioonifondi hallatavat kestlikkustagatist ning digitaliseerimise ja innovatsiooni tagatist.

⁷⁷ Seda toetab Euroopa Investeerimisfond programmi „InvestEU“ kaudu ning see keskendub laevastike energiasüsteemide ümberkujundamisele ning on ette nähtud eelkõige väike- ja keskmise suurusega omanikele.

⁷⁸ Seda rakendab Euroopa Investeerimisfond.

⁷⁹ Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfond.

⁸⁰ Hinnaga 75 eurot ELi lubatud heitkoguse ühiku kohta.

⁸¹ Lisaks saab sektor kasu veelgi suuremast eelarvest, mis on ette nähtud transpordiga seotud elektrokütuseprojektidele.

miljonit eurot veetranspordiga seotud teadus- ja innovatsioonitegevuse rahastamiseks,⁸² sealhulgas 159,5 miljonit eurot heiteta veetranspordi rahastamiseks ja 8 miljonit eurot tahkeoksiidsete kütuseelementide teemavaldkonna⁸³ jaoks. **Mereväe teadus- ja arendustegevuse**⁸⁴ jaoks tehakse käimasolevate Euroopa Kaitsefondi projektikonkursside (2026) raames kättesaadavaks 130 miljonit eurot sellistele teemavaldkondadele nagu täiustatud poolautonoomsed pealveelaevad ja merepõhjataristu kaitse.

Järgmises mitmeaastases finantsraamistikus võib aidata sektoril ELi uuendusi turule tuua kavandatud **Euroopa Konkurentsivõime Fond**. Euroopa Konkurentsivõime Fondi raames saaks komisjon toetada investeerimist keskkonnahoidlikesse ja digitaalsetesse laevadesse ning laevaehituse, avamere taastuvenergia ja sinimajanduse tehnoloogia valdkonna innovatsiooni ja moderniseerimisse. Fondist saaks toetada ka kaitsealast teadus- ja innovatsioonikoostööd ning tööstusliku tootmise laiendamist, samuti tsiviil-sõjaliste varade kahesugust kasutust⁸⁵. Euroopa Konkurentsivõime Fondist antav rahaline toetus tuleks tihedalt kooskõlastada tulevase **programmist „Euroopa horisont“**⁸⁶ antava rahastusega.

Jätakuval aitab sektoril rahastamisvajadusi rahuldada ja igas suuruses ettevõtetel rahastust saada EIP grupp, mis laenab aastas keskmiselt⁸⁷ 600 miljonit eurot projektidele laiemas veetranspordisektoris, sealhulgas laevanduses⁸⁸. Grupp on valmis tagama kindla tee innovatsiooni- ja katseprojektidest täiemahulise kasutuselevõtuni, sealhulgas programmist „InvestEU“ toetatava programmi „TechEU“⁸⁹ abil.

6.2 Toetusmeetmete kasutamine Euroopa, riiklikul ja piirkondlikul tasandil

Käesoleva strateegia eesmärkidest tulenevaid investeringuid, mis on kooskõlas uue mitmeaastase finantsraamistiku ettepanekuga, saab rahastada liikmesriikide ja piirkondade rakendatavatest eelarve jagatud täitmise alla kuuluvatest fondidest riikliku ja piirkondliku partnerluse kavade kaudu⁹⁰.

Pärast ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) laiendamist merendussektorile saab süsinikuheite vähendamise rahastamiseks võtta kasutusele märkimisväärsed ja sihtotstarbelisi vahendeid tulude arvelt, mille ELi liikmesriigid on selles enampakkumisele pannud. Kuna liikmesriigid on õiguslikult kohustatud kasutama ELi HKSist saadavat tulu kliimameetmetesse investeerimiseks, **soovib komisjon liikmesriikidel tungivalt**

⁸² Programmi „Euroopa horisont“ 2025. ja 2026.–2027. aasta tööprogrammi kaudu.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Mitmekütuseline tahkeoksiidse kütuseelemendiga jõuseade meretranspordi jaoks.

⁸⁴ Alates 2019. aastast on ELi tasandil eraldatud ja kulukohustustega seotud kokku 1,1 miljardit eurot mereväe võimekuse suurendamiseks. Aastatel 2019–2024 alustatud, käimasolevate või lõpetatud Euroopa kaitsevaldkonna tööstusliku arendamise programmi, liidu kaitsealaste teadusuuringute ettevalmistava meetme ja Euroopa Kaitsefondi projektide hulgas on 35 koostööprojekti, mille jaoks on eraldatud 834,9 miljonit eurot. Nende tulemusena on loodud kuus prototüüpi ja 2030. aastaks on oodata veel kümnet. Euroopa Kaitsefondi konkursside raames on projektidele määratud 142 miljonit eurot ning konkurss on praegu projektide hindamise järgus (2025).

⁸⁵ Näiteks selleks, et stimuleerida kahesuguse kasutusega transpordivahendite hankimist, toetada sõjalisele liikuvusele kaasa aitavate ja seda parandavate toodete tootmiseks ja hoolduseks vajalike tööstusrajatiste võimsamaks muutmist, ajakohastamist ja laiendamist ning nende kasutusotstarbe muutmist, samuti töötajate koolitamist ning ümber- ja täiendõpet.

⁸⁶ Programmi „Euroopa horisont“ II samba konkurentsivõime osasse kuuluv teadus- ja innovatsioonikoostöö integreeritakse Euroopa Konkurentsivõime Fondi tööprogrammide spetsiaalsesse sihtotstarbelisse osasse.

⁸⁷ Aastateks 2015–2024.

⁸⁸ Kaasa arvatud sellistes valdkondades nagu laevandus, innovatsioon, kõrgtehnoloogiline tootmine ja kaitse.

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

⁹⁰ Kooskõlas asjaomaste riigiabi eeskirjadega, kui neid on vaja kohaldada.

eraldada osa HKSi tuludest süsinikuheite vähendamise investeeringuteks kogu Euroopa merendusklasteris⁹¹. Et mõju maksimeerida ja saavutada ELi tasandil koostoime, sealhulgas laevaomanike, laevatehaste, tehnoloogia- ja kütusetarnijate ning sadamate sidusrühmade vahel, koordineerib komisjon liikmesriikide jõupingutusi ja hõlbustab parimate tavade vahetamist, näiteks võimaluse korral suuniste kaudu.

Selleks et veelgi hõlbustada merendussektori süsinikuheite vähendamist ning toetada ELi tööstuse kerksust ja juhtpositsiooni, kaalub komisjon eelseisva HKSi läbivaatamise raames **spetsiaalset ELi mehhanismi, mis toetab otse laevandusettevõtjaid HKSi lubatud heitkoguse ühikutega**, aidates neil kasutusele võtta kestlikke kütuseid ja puhaste jõuseadmete tehnoloogiat, ning sisaldab ELi eelistamise sihtkriteeriume.

Komisjon kutsub liikmesriike üles kasutama uut **puhta tööstuse kokkuleppega seotud riigiabi raamistikku**, et toetada investeerimist tööstuse süsinikuheite vähendamisse ja energiatõhususse, sealhulgas merendussektori tootmisraajatistesse, ning merendusvaldkonna nullnetotehnoloogia tootmisvõimsusse⁹².

Kavandatavad **maismaa- ja mitmeliigilise transpordi suunised** ning uus **transpordi grupierandi määrus** võimaldavad anda investeeringuteks ettenähtud abi, millega toetada siseveelaevade laevastiku uuendamist⁹³ ja kraanade paigaldamist siseveelaevade pardale. Samuti võimaldavad need tegevusabimeetmeid, millega võetakse arvesse väliskulude vähenemist üleminekul mitmeliigilise transpordi lahendustele, sealhulgas lähimere- või siseveevedudele, võrreldes üksnes maanteetranspordi kasutamisega.

6.3 Laevanduse rahastamisega seotud regulatiivsed küsimused

Euroopa pankade osakaal ülemaailmsetes laevanduse rahastamise portfellides on viimastel aastatel pidevalt vähenenud, langedes 72 %-lt 2013. aastal 49,7 %-le 2023. aastal⁹⁴. Suundumused on liikmesriigiti erinevad: mõnes liikmesriigis on laevanduse rahastamine järsult vähenenud, kuid teistes on pankade riskipositsioon laevandussektori laenu suhtes stabiilne või isegi suurenenud. Üldiselt otsivad ELi laevandusettevõtjad aga üha enam rahastamisvõimalusi kolmandate riikide pankadest ja liisinguasutustest, mis pakuvad atraktiivseid rahastamistooteid. Selline olukord võib tekitada ELile strateegilise ohu ning kahjustada selle majandusjulgeolekut ja tööstushuve, kuna välisriikide institutsioonid võivad säilitada liisitud laevade omandiõiguse ja kehtestada kohaliku sisendi kasutamise nõude. ELi laevanduse rahastamist aitaks stimuleerida sidus ja prognoositav regulatiivne keskkond, mis julgustaks investoreid eraldama kapitali Euroopa merendussektori roheprojektidele.

Et paremini kajastada veetranspordisektori ainulaadseid vajadusi, tehnoloogilist tegelikkust ja kliimamuutustega seotud üleminekuviise, vaatab komisjon läbi **ELi kestliku rahanduse taksonoomia veetranspordiga seotud kriteeriumid**⁹⁵. Asjakohastes riigiabi vahendites, mida pakutakse laevastiku uuendamisesse ja moderniseerimisse

⁹¹ Näiteks kestlike kütuste tootmine ja kasutuselevõtt, laevade energiatõhususe parandamine, laevastiku uuendamine, investeeringud uuenduslikku puhtasse meretehnoloogiasse ning kestlik taristu ja kaldaäärne elektritoide sadamates.

⁹² Nende hulka kuuluvad kütuseelemendid, veetranspordi elektrilised jõuseadmed, tuuleenergia põhinevad jõuseadmed, CO₂ transportimise tehnoloogia, süsinikdioksiidi kogumise ja säilitamise tehnoloogia, avamere taastuvenergia tootmise tehnoloogia, avamere taastuvenergia tehnoloogia, nagu avamere tuulepargi vundamendid ja ujuvalused, tõusumõõnavooenergia tehnoloogia, laineenergia tehnoloogia, avamere alajaamad ja konverterid.

⁹³ Nimelt VKEdele ja väikestele keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjatele, tagatiste vormis.

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

⁹⁵ Komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/2139, millega täiendatakse määrust (EL) 2020/852.

investeermiseks,⁹⁶ võib kaaluda ka uusi kriteeriume, mis avaldatakse eeldatavasti 2026. aasta teises kvartalis.

Kapitaliturgudel aitab **ELi hoiuste ja investeeringute liidu strateegia suunata majandusse rohkem investeeringuid**, kõrvaldades tõkkeid, hõlbustades väärtpaberistamist ning stimuleerides institutsionaalseid investeeringuid ja piiriülest kapitali kaasamist.

Juhtalgatused

- *Toetada praeguse Euroopa ühendamise rahastu raames laevastike uuendamist ja süsinikuheite vähendamist, edendades samal ajal riigisest tööstusvõimsust*
- *Kaaluda eelseisva heitkogustega kauplemise süsteemi läbivaatamise raames ELi mehhanismi, millega toetada kestlike kütuste ja puhaste jõuseadmete kasutuselevõttu*
- *Julgustada liikmesriike eraldama osa HKSi tuludest merendussektori süsinikuheite vähendamise investeeringuteks Euroopas*
- *Vaadata läbi ELi taksonoomia kriteeriumid, et parandada juurdepääsu kestlikule rahastamisele ja stimuleerida tegema kestlikke investeeringuid*

7. OSKUSED JA TÖÖKOHTADE KVALITEET

Merendusosalal töötamine peab ELis olema ligitõmbavam. Kõrge kvalifikatsiooniga ja motiveeritud töötajad aitavad suurendada tõhusust ja tootlikkust, kohaneda tehnoloogiliste muutustega, tagada teadmiste säilitamise ja nende üleandmise, toetada kestlikkuse eesmärgi ning luua ELis seega konkurentsivõimelise, kerkse ja uuendusliku merendusvaldkonna ökosüsteemi.

7.1 ELi laevaehitustöötajate ja meremeeste täiend- ja ümberõpe

Tehnoloogia areng, alternatiivkütuste kasutuselevõtt, suurenev automatiseerimine ja digitaliseerimine suurendavad nõudlust kõrge kvalifikatsiooniga meremeeste, kaldapersonali ning laevaehitustöötajate ja merendustööstuse töötajate järele. Et vältida tööjõupuudust, kaitsta intellektuaalomandit, vähendada sõltuvust kolmandatest riikidest pärit töötajatest ja kaitsta oskusteavet liidus, on vaja teha strateegilisi investeeringuid haridusse ja koolitusse.

Liikuvuse üleminekujuhistes⁹⁷ on rõhutatud, et vajadus täiend- ja ümberõppe järele suureneb märkimisväärselt, sest kuni 40 % laevaehitussektori töötajatest läheb 2030. aastaks pensionile. Oskuste pakti⁹⁸ laevaehitussektorit käsitlevas osas võtsid tööstuspartnerid kohustuse korraldada aastas 7 % töötajatele täiend- ja ümberõpet ning meelitada sektorisse tööle 2030. aastaks 234 000 uut töötajat. Laevandussektoris vajab kuni 250 000 meremeest ümber- ja täiendõpet, et kohaneda esilekerkivate tehnoloogiliste ja kütustega seotud vajadustega.

⁹⁶ Üldine grupierandi määrus, mis vaadatakse läbi 2026. aastal, sisaldab eraldi jagu nii keskkonnahoidlike ja heiteta laevade soetamiseks kui ka olemasolevate laevade moderniseerimiseks antava abi kohta. Asjakohased jaod on lisatud ka 2022. aasta jaanuaris vastu võetud kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunistesse.

⁹⁷ ELi liikuvuse tööstusökosüsteemi üleminekujuhised (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>

⁹⁸ Oskuste pakti raames on ka lennundus- ja kosmosetööstuse ning kaitsevaldkonnas ning avamere taastuenergia tootmise valdkonnas loodud muid ulatuslikke oskustealaseid merendustööstuse jaoks olulisi partnerlusi.

Komisjon toetab kooskõlas tööstuse vajadustega haridusasutusi ja sotsiaalpartnereid **praeguste ja tulevaste oskuste puudujääkide kindlakstegemisel ning ümber- ja täiendõppe programmide⁹⁹ väljatöötamisel.**

7.2 Liikuvus, ligitõmbavus ja töökohtade kvaliteet

Kvalifitseeritud töötajate ligimeelitamine ja hoidmine on endiselt raske. Komisjon on valmis aitama liikmesriikidel muuta merendusala karjäär ligitõmbavaks ning edendada liikumist merel ja kaldal pakutavate töökohtade vahel, toetades samal ajal elukestvat karjääri merendusklasteris ja töökohtade loomist, sealhulgas rannikualadel ja saartel. Sektorisisese liikuvuse suurendamiseks **toetab komisjon sotsiaalpartnereid ja merendusharidusasutusi merendusega seotud elukutsete kaardistamisel.** See aitab ka säilitada kogemusi ja tugevdada Euroopa tööstusbaasi.

Naised on merendusala karjääris alaesindatud, eelkõige laeva pardal, aga ka maismaal asuvatel töökohtadel. Komisjon aitab sotsiaalpartneritel ja muudel organisatsioonidel naiste osakaalu merendussektoris suurendada.

Euroopa merendusharidusruumist peavad kaduma kõik tõkked. Esmatähtis on tagada (võimaluse korral ka kolmandate riikide) akadeemiliste kraadide, kvalifikatsioonide ja diplomite vastastikune tunnustamine merendusklasteris kogu ELis. Komisjon toetab ja koordineerib **kogu ELi merendusala kõrghariduse ja kutseõppekeskuste võrgustiku loomist.** Eelkõige aitab komisjon liikmesriikidel kõrvaldada üliõpilaste ja akadeemiliste töötajate liikuvust takistavad tõkked ning **suurendab merendusala kõrghariduse osalemist programmis „Erasmus+“.**

Hiljutised kriisid on näidanud, et meremeestel ja muudel merendustöötajatel, sealhulgas tootmissektori töötajatel, on keskne tähtsus¹⁰⁰. Nad teevad hädavajalikku tööd, mis aitab igapäevastel toimingutel jätkuda ja tagab ELi tööstusbaasi ja tarneahelate kerksuse.

Meretöö sektor seisab pidevalt silmitsi probleemidega, mida ei põhjusta ainult oskuste nappus, vaid ka töötingimused nii pardal kui ka maismaal. Töökohtade kvaliteeti suurendavad tihe **sotsiaaldialoog**, õiglased töötingimused ja turvalisus töökohal. Võrdsete tingimuste ja ligitõmbavate töökohtade loomisel on tähtis osa ELi tööõigusala aktide, sealhulgas **töötajate lähetamise direktiivi¹⁰¹** ning töötervishoiu ja tööohutuse õigusraamistiku rakendamisel ja nende järgimise tagamisel¹⁰².

Komisjon **teeb liikmesriikidega koostööd, et tõhustada Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni tööstandardeid** ning tihendada koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooniga, et tagada eeskirjade ühetaoline täitmine ja **meremeeste ühtne kaitse**, aidates seega luua ülemaailmsed võrdsed võimalused. Veel üks lahendamist vajav probleem on meremeeste erinevad sotsiaalkindlustuskavad. Komisjon aitab neid kavu paremini koordineerida ja tugevdab

⁹⁹ Selleks kasutatakse ka uut sinimajanduse põlvkonnavahtuse strateegiat, mis avaldatakse eeldatavasti 2027. aastal. Edasised meetmed tuginevad ka tööle, mida on juba alustatud SkillSea projekti järelmeetmena loodud MED-NETi platvormi ja oskuste pakti laevaehitust puudutava osa raames. Arvesse võetakse ka uuringut „Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy“ (2025) ja algatust „[BlueComp – Competence Framework](#)“. Ka Vahemere piirkonna leppe raames töötatakse välja oskuste tegevuskava, mis käsitleb tööjõu oskusi ja viib kooolituse vastavusse tööstuse vajadustega.

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

¹⁰¹ Seda direktiivi ei kohaldata merekaubaveoettevõtjate merdsõitvate töötajate suhtes.

¹⁰² Kvaliteetsete töökohtade tegevuskavaga uuendatakse kohustust tagada töötajate õigused ja selle alust, pidades samal ajal sammu tehnoloogiliste, majanduslike ja ühiskondlike muutustega.

selleks muu hulgas **Euroopa Tööjõuameti** rolli, et **tõhustada eelkõige** meetmete kooskõlastamist ja ühiseid kontrollid ning tagada samal ajal ELi õigusaktide ja rahvusvaheliste standardite vastavus.

Juhtalgatused

- *Luua üle kogu ELi merendusala kõrghoolide ja kutseõppekeskuste võrgustik, mis pakub haridust ja koolitust merendusklatri töökohtade jaoks, sealhulgas ümber- ja täiendõppe programme*
- *Julgustada liikmesriike suurendama merendusvaldkonna kõrghoolide osalemist programmis „Erasmus+“ ja seotud algatustes ning toetada seda, lihtsustades menetlusi ja kõrvaldades õpirände takistused*

8. JÄRELDUS

See strateegia kujutab endast struktureeritud tegevuskava, mis nõuab kõigi asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas ELi institutsioonide, liikmesriikide, tööstuse, piirkondade, sotsiaalpartnerite ja kodanikuühiskonna ühiseid jõupingutusi. Komisjon on võtnud kohustuse tagada selle tulemuslik rakendamine ja eesmärkide saavutamine üheskoos kõigi eespool nimetatud sidusrühmadega. Selleks loob komisjon **kõrgetasemelise merendustööstuse ja sadamate nõukoja**, mille eesistujad on vastutav volinik ja juhtivad asepresidendid ning mis vahetab järjepidevalt teavet nii **ELi merendustööstuse strateegias** kui ka **sadamate strateegias** esitatud meetmete rakendamise kohta ning kogub tagasisidet turu arengu kohta.

I samm – ehitus, varustus ja remont

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- luua ELi merendustööstuse väärtusahelate allianss, mille abil tugevdada Euroopa tööstuslikku suveräänsust ja tehnoloogilist juhtpositsiooni mõnedel merendustööstuse ja kujunemisjärgus tehnoloogia juhtivatel turgudel (2026);
- korraldada programmi „Euroopa horisont“ 2026.–2027. aasta tööprogrammi raames teadusuuringute ja innovatsiooni juhtalgatusena projektikonkursi „Tuleviku laevatehased“ (*käimasolev*);
- lihtsustada ja kiirendada tööstuse kiirendamist käsitleva õigusakti ettepaneku kaudu loamenetlusi, mh merendussektori tootmisrajatiste puhul (2026);
- teha koostööd ELi/EMP liikmesriikidega, et panna kokku ELi/EMP avaliku sektori hankijate mitmeaastane tellimuste koondregister, et anda pikaajaline avaliku nõudluse koondsignaal (2026–2027);
- panna ELi riigihangete raamistiku eelseisva läbivaatamise raames valitud strateegilistes riigihankesegmentides kooskõlas rahvusvaheliste kohustustega ette sihitatud hinnavälised nõuded (2026);
- algetada ELi merendustööstusega struktureeritud dialoog, et suurendada täiendavalt suutlikkust jälgida laevaehituspoliitikat ja turusuundumusi, strateegilisi riske, tarneahela kerksusega seotud ohte ja võimalusi ning kolmandate riikide tekitatud turulepääsu tõkkeid (2026);
- hinnata võimalusi ning panna vajaduse ja teostatavuse korral ette uue sektoripõhine vahend või teha kooskõlas rahvusvaheliste kohustustega ettepanek muuta teatud kaubanduspoliitika vahendeid, eelkõige turusegmentides, mis on olulised Euroopa strateegilise autonoomia ja julgeoleku seisukohast, aga ka neis, kus ELi laevatehased jätkavad tegutsemist, kuid kogevad ebaausat ülemerekonkurentsi;
- kasutada praegusi ja edaspidi sõlmitavaid kaubandus- ja investeerimislepinguid, et kaitsta ja edendada ELi merendustööstuse tootmisbaasi huve, sealhulgas turulepääsu, subsiidiumivastaseid meetmeid, läbipaistvuskohustust ja intellektuaalomandi õiguste kaitset käsitlevate sätete abil (*käimasolev*);
- alustada uusi jõupingutusi rahvusvahelise laevaehituslepingu sõlmimiseks, et tõkestada selles sektoris turuväliseid tavaid (*käimasolev* / *pikaajaline meede*);
- edendada laevade ekspordikrediidi valdkonnas võrdseid võimalusi ja arendada edasi OECD riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkuleppe raames laevanduse sektorilepet, pooldades sätete lisamist heiteta ja vähese heitega laevade kohta (2026–2027);
- luua uus ekspordikrediidi rahastamisvahend, et tagada kolmandate riikide turgudel võrdsemad võimalused ekspordile suunatud tööstusharudele, näiteks merendustööstusele (*käimasolev*);
- tugevdada Hongkongi laevade ringlussevõtu konventsiooni lõppeesmärgiga saavutada täielik kooskõla rahvusvaheliste normide ja ELi õiguse vahel (*käimasolev*);
- uurida viise, kuidas toetada ELi-sisese laevade ringlussevõtu suutlikkuse parandamist ning teha koostööd laevade ringlussevõtu suutlikkusega kaubanduspartneritega, nagu India, et edendada ELi laevade ringlussevõtu määruse kohaseid rangeid keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid (*käimasolev*);
- toetada teadusuuringute ja innovatsiooni toetuste kaudu merendustööstuse ringmajandusstrateegiate toetamist alates toorme kavandamisest kuni toodete olerusringi lõpuni ja materjalide taaskasutamiseni (*käimasolev*).

Liikmesriike kutsutakse üles:

- prioriseerima majandusjulgeolekut suurendavate projektide rahastamistoetust ning vähendama selle sektori välissõltuvust uue ELi majandusjulgeoleku tugevdamist käsitleva ühisteatise alusel (*käimasolev*);

- aitama kaasa strateegias esitatud ELi 2030. aasta merendustööstuse üldise sihiseade elluviimisele.

Sektori sidusrühmi julgustatakse:

- kasutama tööstusprotsessides digitaliseerimise, modulaarsuse ja ringluspõhisuse valdkonna uuendusi, et suurendada projekteerimise ja tootmise tõhusust ning edendada kestlikke tavasid (*käimasolev*);
- edendama tööstuse ja väärtusahela koostoimet uue ELi merendustööstuse väärtusahelate alliansi ning muude ELi, riiklike ja piirkondlike platvormide ja algatuste abil, mis koondavad eri valdkondi (*käimasolev*).

II sammas – transport ja ühendused

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- tugineda jätkuvalt meretranspordile antavat riigiabi käsitlevatele ühenduse suunistele (*käimasolev*);
- algetada liikmesriikide ja tööstusharu sidusrühmadega struktureeritud koostöödialoog, mille abil suurendada liikmesriikide lippude atraktiivsust (*alates 2026. aastast*);
- kaaluda, kuidas lihtsustada ja sujundada olemasolevat seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikku, mis teenindab nii ELi meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteemi kui ka algatust „FuelEU Maritime“ (2026);
- jätkata Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis tööd üleilmsete lahenduste leidmiseks ja vaadata läbi asjakohased ELi õigusaktid, võttes arvesse Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis topeltmaksete vältimiseks võetud ülemaailmseid meetmeid (*alates 2026. aastast*);
- hõlbustada turuosaliste koostööd, luues Euroopa rohelaevateede ja punkterdamissõlmede võrgustiku (*alates 2027. aastast*);
- tugevdada oma osalemist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, et kujundada meresõiduohutuse standardeid, mille abil tagada üle maailma võrdseid tingimusi (*käimasolev*);
- esitada ELi reisilaevade ohutuse direktiivi ja laevavarustuse direktiivi läbivaatamise eel nende kohta aruanne (2026–2027);
- kaaluda ELi reisilaevade ohutusnõuete laiendamist kõigile ELi-sisestele marsruutidele (2027–2028);
- uurida võimalust kehtestada ELis avamere teenindus- ja tööstuslaevade vastastikuse tunnustamise raamistik (2027 - 2028);
- kaaluda, kas oleks vaja laiendada laevavarustuse direktiivi kohaldamisala või tunnustatud organisatsioonide vahelisi praegusi vastastikuse tunnustamise kokkuleppeid, et lihtsustada heakskiitmismenetlusi ja parandada juurdepääsu rahvusvahelistele turgudele (2027);
- tugevdada varilaevastiku seiret ja järelevalvet selle üle, parandada kehtivate normide täitmise tagamist ja süvendada rahvusvahelist koostööd, et tagada ülemaailmsete meresõiduohutuse ja keskkonnastandardite järgimine (*käimasolev*);
- tagada riiklike merenduse ühtsete kontaktpunktide ja tulevase tolliandmekeskuse kiire omavaheline ühenduvus (*alates 2027. aastast*);
- konsulteerida merendussektoriga haldusmenetluste ja andmenõuete edasise lihtsustamise üle (*alates 2026. aastast*);
- suurendada koos liikmesriikidega jõupingutusi, mida EL teeb Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, ja püüda maksimeerida ELi mõju rahvusvaheliste partneritega sõlmitavate laiemate liitude kaudu (*käimasolev*);
- jätkuvalt lisada vabakaubanduslepingutesse ulatuslikke rahvusvaheliste meretransporditeenustega seotud kohustusi (*käimasolev*);

- esitada õigusakti ettepaneku, millega kehtestatakse liikmesriikidele tingimused praeguste kahepoolsete lepingute ELi õigusega kokkusobivaks tunnistamiseks ning läbirääkimiste pidamiseks ja uute, ELi huve edendavate lepingute sõlmimiseks (2026);
- teha siseveetranspordi sektorit silmas pidades ettepanek programmi NAIADES III järeelmeetmete kohta (2028).

Liikmesriike kutsutakse üles:

- edendama veelgi pragmaatilisi meetmeid, mis suurendavad ELi liikmesriikide lippude atraktiivsust;
- viima lõpule Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna määramine;
- tegema komisjoniga koostööd riiklike ja ELi aruandlusnõuete lihtsustamiseks ja sujundamiseks;
- tõhustama koostööd ja eraldama piisavalt vahendeid, et tugevdada ELi strateegilist kohalolekut strateegilistes väinades.

III sammas – julgeolek ja kaitse

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- toetada merendustööstuse tootmissuutlikkuse suurendamist, sealhulgas uue Euroopa kaitsetööstuse programmi ja kava „ReArm Europe“ kaudu (2026–2027);
- luua kahesuguse kasutusega parvlaevade ehitamise toetusmehhanism, millega mobiliseerida rahalisi vahendeid, mida investeerida Euroopas ehitatud ja kahesuguse kasutusega parvlaevade täiendavate sõjaliste spetsifikatsioonide väljatöötamisse (2027);
- leppida kokku kindlad ja siduvad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni küberturvalisuse normid, mille abil vähendada tsiviilaluste üldisi merendusalseid küberriske (*alates 2026. aastast*).

Liikmesriike kutsutakse üles:

- kasutama kava „Kaitsevalmidus 2030“ raames pakutavaid eri võimalusi mereväe varustuse tootmise tööstusliku ja tehnoloogilise suutlikkuse tugevdamiseks kooskõlas käesoleva strateegia eesmärkidega.

IV sammas – innovatsioon

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- täiustada tuuleenergia arvestamise meetodeid ning tegeleda ELi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni tasandil regulatiivsete lünkade kõrvaldamisega (*alates 2027. aastast*);
- luua tugev poliitikaraamistik, mis võimaldab kasutada tuumajõuseadmeid kaubalaevanduses (*alates 2026. aastast*);
- teha ettepanek muuta väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate määrust, et võimaldada kasutada siseveelaevadel olevate väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite etalonkütusena vesinikku (2026);
- luua mehitamata laevade jaoks regulatiivne ja tehniline raamistik, kuhu kuuluvad muu hulgas merel tehtavaid teatavaid teste ja katseid käsitlevad ELi suunised ja parimad tavad (*alates 2026. aastast*);
- täiustada ja laiendada veetranspordisektoris teadusuuringute ja innovatsiooni toetamist, tuginedes kehtivale ühiselt kavandatud heiteta veetranspordi partnerlusele (*alates 2028. aastast*);

- parandada maailmameretehnoloogia katsetamist eri rakenduste jaoks tulevase ELi maailmamerealaste teadusuuringute ja innovatsiooni strateegia kaudu (2026);
- kaardistada ja hinnata teadus- ja tehnoloogiataristuid, kaasa arvatud veetransporditaristuid, ning edendada ELi teadus- ja tehnoloogiataristute strateegia kaudu ELi merendusvaldkonnas tehnoloogiat ja lahendusi arendavate idufirmade, kasvufirmade, VKEde ning keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjate juurdepääsu kõnealustele taristutele (*alates 2026. aastast*);
- tagada olemasolevate teadus- ja innovatsioonivaldkonna julgeolekuvahendite kasutamise süstemaatiline ja range kontroll ning teha kindlaks allesjäänud lüngad, et aidata hoida ära ELi rahastatava tehnoloogia leket (*käimasolev*);
- käivitada maailmamere seire algatus (*OceanEye*) (2026).

Liikmesriike kutsutakse üles:

- veelgi toetama innovatiivsete lahenduste kiiret kasutuselevõttu, muu hulgas katsetendide ja regulatiivse eksperimenteerimise kaudu.

V sammas – rahastus ja investeeringud

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- avaldada Euroopa ühendamise rahastu raames projektikonkurss laevastiku uuendamise ja süsinikuheite vähendamise toetamiseks, pöörates erilist tähelepanu parv- ja rannikulaevadele (2026);
- maksta *Euroopa ühendamise rahastu digitaalvaldkonna tööprogrammi* raames 347 miljonit eurot strateegilistele merekaabliprojektidele, et muu hulgas tõhustada Euroopa suutlikkust merekaableid remontida (2026–2027);
- kaasata 2027. aastaks programmi „InvestEU“ kaudu veetranspordisektorile investeeringuid ligikaudu 1–1,5 miljardi euro ulatuses (2027. aastaks);
- kaasata ligikaudu 800 miljoni euro väärtuses investeeringuid sellistele sinimajanduse sektoritele nagu laevaehitus, moderniseerimine, laevandus ja sinimajanduse tehnoloogia, programmi „InvestEU“ ning Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi toetatava ja EIP grupi rakendatava sinimajandust edendava instrumendi kaudu (*käimasolev*);
- teha ettepanek korraldada innovatsioonifondi raames spetsiaalne merendusala projektikonkurss (2027);
- hinnata täiendavalt innovatsioonifondi rakendamist ja selle raames merendusprojektides rakendatavaid eelistussätteid, et veelgi rohkem vähendada laevandussektori süsinikuheidet (*alates 2026. aastast*);
- eraldada kuni 2027. aastani 184,5 miljonit eurot veetranspordiga seotud teadus- ja innovatsioonitegevuse rahastamiseks (*programmi „Euroopa horisont“ 2025. ja 2026.–2027. aasta tööprogrammi kaudu*);
- teha Euroopa Kaitsefondi projektikonkursside raames kättesaadavaks 130 miljonit eurot sellistele teemavaldkondadele nagu täiustatud poolautonoomsed pealveelaevad ja merepõhjataristu kaitse (2026);
- kaaluda võimalusi toetada investeerimist keskkonnahoidlikesse ja digitaalsetesse laevadesse ning laevaehituse, avamere taastuvenergia ja sinimajanduse tehnoloogia valdkonna innovatsiooni ja moderniseerimisse kavandatava Euroopa Konkurentsivõime Fondi raames (*alates 2028. aastast*), tingimusel et see vastu võetakse;
- kaaluda eelseisva heitkogustega kauplemise süsteemi läbivaatamise raames spetsiaalset ELi mehhanismi, millega toetada otse laevandusettevõtjaid, et aidata neil kasutusele võtta kestlikke kütuseid ja puhtaid jõuseadmeid (2026);
- võimaldada kavandatavate maismaa- ja mitmeliigilise transpordi suuniste ning uue transpordi grupierandi määruse alusel anda investeeringuteks ettenähtud abi, millega

toetada siseveelaevade laevastiku uuendamist ja kraanade paigaldamist siseveelaevade pardale (2026);

- vaadata läbi ELi kestliku rahanduse taksonoomia kriteeriumid, mis on seotud veetranspordiga (2026–2027).

Liikmesriike, rahvusvahelisi finantsasutusi ja riiklikke tugipanku kutsutakse üles:

- suurendama veetranspordiprojektidele antavat toetust.

Liikmesriike kutsutakse üles:

- eraldama osa HKSi tuludest süsinikuheite vähendamise investeeringuteks kogu Euroopa merendusklattris;
- kasutama uut puhta tööstuse kokkuleppes seotud riigiabi raamistikku, et toetada investeerimist tööstuse süsinikuheite vähendamisse ja energiatõhususse, sealhulgas merendussektori tootmisrajatistesse, ning merendusvaldkonna nullnetotehnoloogia tootmisvõimsusse.

VI sammas – oskused ja kvaliteetsed töökohad

Komisjonil on kavas teha järgmist:

- toetada haridusasutusi ja sotsiaalpartnereid praeguste ja tulevaste oskuste puudujääkide kindlakstegemisel ning ümber- ja täiendõppe programmide väljatöötamisel (*alates 2027. aastast*);
- toetada sotsiaalpartnereid ja merendusharidusasutusi merendusega seotud elukutsete kaardistamisel ja naiste osalemise suurendamisel merendussektoris (*alates 2026. aastast*);
- toetada ja koordineerida üle kogu ELi merendusvaldkonna kõrghariduse ja kutseõppekeskuste võrgustiku loomist (*alates 2027. aastast*);
- aidata liikmesriikidel kõrvaldada üliõpilaste ja akadeemiliste töötajate liikuvust takistavad tõkked ja suurendada merendusvaldkonna kõrghariduse osalemist programmis „Erasmus+“;
- teha liikmesriikidega koostööd, et tõhustada Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni tööstandardeid ning tihendada koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooniga, et tagada eeskirjade ühetaoline täitmine ja meremeeste ühtne kaitse (*käimasolev*);
- aidata sotsiaalkindlustuskavu paremini koordineerida ja tugevdada selleks muu hulgas Euroopa Tööjõuameti rolli, et tõhustada eelkõige meetmete kooskõlastamist ja ühiseid kontrolle ning tagada samal ajal ELi õigusaktide ja rahvusvaheliste standardite vastavus (*alates 2026. aastast*).