



**Euroopan unionin  
neuvosto**

**Bryssel, 5. maaliskuuta 2026  
(OR. en)**

**6987/26**

**MAR 28  
TRANS 116  
IND 163**

**SAATE**

---

Lähettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine  
DEPREZ

Saapunut: 5. maaliskuuta 2026

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

---

Asia: KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE,  
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE  
JA ALUEIDEN KOMITEALLE  
EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 111 final.

Liite: COM(2026) 111 final



Bryssel 4.3.2026  
COM(2026) 111 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,  
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN  
KOMITEALLE**

**EU:n merenkulun teollisuusstrategiasta**

## 1. JOHDANTO

**Eurooppa on vesiliikennemaanosia.** Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot hallitsevat maailman suurinta yhteistä merialuetta, josta 25 miljoonaa neliökilometriä on talousvyöhykkeitä<sup>1</sup>. EU:n rannikko on maailman pisimpiä, yhteensä 70 000 kilometriä 22 jäsenvaltiossa, ja unionissa on 42 000 kilometrin sisävesiväyläverkosto, johon kuuluu tuhansia satamia, telakoita ja tavarantoimittajia. Tämä korostaa tarvetta hyödyntää Euroopan vesiliikenteen sisämarkkinoiden potentiaalia entistä enemmän.

**Euroopan merenkulun valmistusteollisuus<sup>2</sup> ja meriliikenne<sup>3</sup> ovat strategisia aloja** Euroopan riippumattomuuden, kriisinkestävyyyden, puolustuksen, taloudellisen turvallisuuden, vaurauden, hiilestä irtautumisen sekä talousvyöhykkeiden varojen ja resurssien kestävästä käytöstä ja suojelun kannalta. Euroopan merenkulkualan valmistusteollisuus on maailmanlaajuinen johtaja monimutkaisen, korkeatasoisen laivanrakennuksen ja huipputechnologioiden aloilla. Se edistää kestävästä vesiliikennettä ja sinisen talouden toimia koskevaa innovointia ja on alueellisen teollisuuden kasvun kulmakivi. Euroopan meriliikenneala puolestaan on maailman johtava merenkulkupalvelujen tarjoaja, joka varmistaa keskeisten tavaroiden toimitukset, mahdollistaa kaupan ja edistää EU:n energiaomavaraisuutta. Se myös määrittää muiden vesiliikenteen segmenttien ohella merenkulun valmistusteollisuuden tuotteiden ja palvelujen kysyntää sekä muovaa teknologisia valintoja.

Molemmat alat ovat avainasemassa unionin ja jäsenvaltioiden sotilaallisten valmiuksien vahvistamisessa, sillä ne helpottavat joukkojen liikkumista sekä toimittavat sota-alueita ja kaksikäyttöisiä siviili- ja sotilasaluksia. Ne ovat ratkaisevan tärkeitä myös EU:n digitaalisen ja merienergiainfrastruktuurin, kuten putkien, sähkö- ja datakaapeleiden sekä tuulipuistojen, käytön ja suojauksen kannalta. Muilla alasegmenteillä, kuten risteily- ja merimatkoilla, on merkittävä innovaatiopotentiaali niiden kestävyysparantamiseksi.

**Tähän vesiekosysteemiin kohdistuu kuitenkin haasteita.** Draghin<sup>4</sup> ja Niinistön<sup>5</sup> raporteissa tuodaan esiin ekosysteemin altistuminen voimakkaalle maailmanlaajuiselle kilpailulle ja jännitteille, lisääntyvä riippuvuus kolmansien maiden alustuotannosta ja rahoituksesta, hiilestä irtautuminen sekä ikääntyvä työvoima, joka tarvitsee täydennys- ja uudelleenkoulutusta.

**Eurooppa tarvitsee poliittisen kehyksen, joka suojaa ja tehostaa** sen merenkulun valmistusteollisuutta ja meriliikennealaa, parantaa niiden innovointivalmiuksia, edistää digitalisaatiota, kestävyyttä ja hiilestä irtautumista teollisten mahdollisuuksien lähteenä, tukee teknologista johtoasemaa ja vahvistaa näiden alojen kilpailukykyä. Yhdessä satamien kanssa nämä teollisuudenalat ovat olennaisen tärkeitä EU:n asemoimiseksi epävakaa geopoliittisella näyttämöllä sekä EU:n strategisen riippumattomuuden, taloudellisen turvallisuuden ja varautumisen kannalta. Siksi komissio ehdottaa, yhdessä tämän merenkulun teollisuusstrategian kanssa, EU:n satamastrategiaa.

---

<sup>1</sup> Mukaan lukien EU:n syrjäisimmät alueet.

<sup>2</sup> Käsite 'merenkulun valmistusteollisuus' kattaa laajan valikoiman teollisia toimintoja ja palveluja. Niitä ovat muun muassa 1) meri- ja sisävesiliikenteen alusten, veneiden, kelluvien alustojen ja muiden erikoistuneiden kelluvien ja vedenalaisten laitteiden rakentaminen, korjaaminen, kunnossapito, muuntaminen, jälkiasennus, purkaminen ja kierrätys sekä 2) merenkulun, satamien ja sinisen talouden toiminnan varusteiden ja teknologioiden tuotanto.

<sup>3</sup> Käsite 'meriliikenne' kattaa kaikki meriteitse tapahtuvan tavara- ja henkilöliikenteen palvelut, kuten rannikkoliikenteen, lähimerenkulun ja avomeriliikenteen palvelut, erikoistuneet merikuljetuspalvelut sekä hakurahti- ja linjaliikenteen liiketoimintamallit.

<sup>4</sup> *The future of European competitiveness*, Mario Draghin raportti (2024).

<sup>5</sup> *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness*, erityisneuvonantaja Niinistön raportti (2024).

**Nyt on aika toimia.** Tässä EU:n merenkulun teollisuusstrategiassa, joka perustuu puhtaan teollisen kehityksen ohjelmaan ja useisiin asiaan liittyviin EU:n aloitteisiin<sup>6</sup>, esitetään visio ja toimintatapa kuuden pilarin avulla:

### EU:n merenkulun teollisuusstrategia



## 2. RAKENNUS, VARUSTUS JA KORJAUS

Vahva merenkulkualan valmistusteollisuus<sup>7</sup> on strateginen Euroopan suvereniteetin kannalta. Se antaa Euroopalle mahdollisuuden rakentaa ja ylläpitää aluksia, varusteita, alustoja ja teknologioita, joita tarvitaan sen elintärkeiden etujen edistämiseksi ja suojelemiseksi – energiariippumattomuudesta, ilmastokestävyydestä ja elintarvikehuollosta<sup>8</sup> rajavalvontaan, puolustukseen, kriittisen infrastruktuurin turvaamiseen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, valtamerten havainnointiin ja arktiseen navigointiin<sup>9</sup>.

Kaupallisen laivanrakennuksen kriittisen massan säilyttäminen EU:ssa on keskeistä sotalusten rakentamisen vuoksi, kun otetaan huomioon vahvat kaksikäyttöyhteydet ja alojen välinen vuorovaikutus<sup>10</sup>. Se on tärkeää myös elinkelpoisten toimitusketjujen ylläpitämiseksi Euroopassa sekä keskeisten teknologioiden ja taitotiedon hallinnan varmistamiseksi. Tämä on olennaisen tärkeää työpaikkojen, investointien ja innovoinnin edistämiseksi alueellisella tasolla, myös reuna-alueilla, saarilla ja syrjäisimmillä alueilla. Alusten korjaus-, huolto-, muutos-, jälkiasennus- ja kierrätysvalmiudet ovat ratkaisevan tärkeitä vesiliikenteen turvallisuuden, hiilestä irtautumisen ja kiertotalouden edistämiseksi.

<sup>6</sup> Kuten EU:n kilpailukykykompassi (COM(2025) 30 final), eurooppalainen valtamerisopimus (COM(2025) 281 final), Euroopan unionin merellinen turvallisuusstrategia (14280/23), Euroopan vesiresilienssi-strategia (COM(2025) 280 final) ja saasteettomuustoimintasuunnitelma (COM(2021) 400 final).

<sup>7</sup> Euroopan merenkulun valmistusteollisuuteen kuuluu 300 telakkaa ja 28 000 merenkulun varustevalmistajaa. Alan erityispiirteistä, tarpeista, haasteista ja mahdollisuuksista tehtiin alhaalta ylöspäin suuntautuva analyysi Mobility Transition Pathway -suunnitelman (2024) yhteydessä. Tuon analyysin suositukset ovat vaikuttaneet tähän strategiaan.

<sup>8</sup> Esimerkiksi erikoistuneiden alusten, muuntimien ja kelluvien alustojen avulla, yleisesti merellä tuotettavan uusiutuvan energian ja erityisesti merituulivoiman perustusten ja sähköinfrastruktuurin avulla, kehittyneiden ruoppaajien, jotka mahdollistavat suojan merenpinnan kohoamiselta ja jokien tulvimiselta, avulla sekä kestävään kalastus- ja vesiviljelytoimintaan tarkoitettujen alusten avulla. Erityisesti kalastusalusten osalta komissio julkaisee viimeistään vuoden 2026 kolmannella neljänneksellä EU:n kalastus- ja vesiviljelyalan energiasiirtymää koskevan etenemissuunnitelman, jossa se ohjaa alaa energiasiirtymässä ja johon se on kerännyt näkemyksiä ja suosituksia EU:n kalastus- ja vesiviljelyalan energiasiirtymäkumppanuudesta.

<sup>9</sup> Partio- ja sotalusten avulla, merikaapelialusten, kaksikäyttöalusten ja tutkimusalusten avulla, valtamerten tutkimukseen, havainnointiin, tarkkailuun ja valvontaan tarkoitettujen teknologioiden avulla sekä jäänmurtaajien ja jääkelpoisten alusten avulla.

<sup>10</sup> EU:n taloudellisen turvallisuuden vahvistamista koskevassa uudessa yhteisessä tiedonannossa (JOIN(2025) 977), jossa korostetaan elinvoimaiseen teolliseen perustaan investoimisen tärkeyttä, tunnustetaan erityisesti laivanrakennus strategiseksi kaksikäyttöalaksi.

## **2.1 EU:n merenkulun valmistusteollisuus: kasvun ja kilpailukyvyn edistäminen edelläkävijämarkkinoilla**

Eurooppa on edelleen maailman johtavassa asemassa joidenkin teknisesti kehittyneimpien alustyyppien (esimerkiksi risteily-, sota-, jäänmurtaja-, tutkimus- ja merikaapelialukset, merituulivoiman tukialukset, kelluvat ja muunninalustat sekä huviveneet ja -alukset), puhtaiden käyttövoimajärjestelmien ja kehittyneiden varusteiden osalta. Koska 97 prosenttia maailman risteilyaluksista rakennetaan Euroopassa, risteilyalustuotanto on avainasemassa, jotta Eurooppa voi ylläpitää ja parantaa kehittyneitä laivanrakennusvalmiuksiaan muilla segmenteillä, jotka ovat strategisen riippumattomuuden kannalta välttämättömiä.

Muilla markkinasegmenteillä, erityisesti kaupallisella laivanrakennusalalla, eurooppalaiset telakat ovat viime vuosikymmeninä menettäneet maailmanlaajuisia markkinaosuuksiaan vääristyneiden kansainvälisten markkinoiden vuoksi, joihin ovat vaikuttaneet kolmansien maiden valtavat valtiovetoiset investoinnit, muut kuin markkinaehtoiset käytännöt sekä työvoima- ja energiakustannusten erot. Eurooppalaiset telakat ovat erikoistuneet arvokkaisiin, vähävolyymisiin markkinoihin, mutta myös ulkomaiset kilpailijat ovat tulossa samoille apajille. EU:n teollisuus on hiljattain menettänyt jalansijaa esimerkiksi Kiinalle strategisilla laivanrakennussegmenteillä, kuten lauttojen<sup>11</sup> ja merituulivoima-alusten rakentamisessa. Lisäksi johtoaseman säilyttäminen vedenalaisten alusten sekä meri- ja satamavarusteiden osalta on yhä haastavampaa.

Euroopan merenkulun valmistusteollisuuden tuotantopohjan säilyttämiseksi ja sen innovaatiopotentiaalin hyödyntämiseksi EU:n ja sen jäsenvaltioiden on keskitettävä teollisuuspoliittiset ponnistelunsa sinne, missä voidaan realistisesti saavuttaa parhaat tulokset, eli **korkean arvon segmentteihin, joilla on vahva teollinen potentiaali valmistukseen EU:ssa**<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Vuosina 2020–2024 Euroopan laivanrakennusteollisuuden markkinaosuus EU:n sisäisille markkinoille toimitettujen suurten lauttojen (yli 5 000 Gt:n lauttojen) määrästä oli 38 prosenttia, mikä tarkoittaa keskimäärin kolmea toimitettua alusta vuodessa. Eurooppa oli maailmanmarkkinoiden johtaja vuoteen 2010 asti, mutta sen maailmanlaajuinen markkinaosuus pieneni vuosina 2020–2024 noin 15 prosenttiin (vuonna 2010 se oli 60 %).

<sup>12</sup> Hiilestä irtautuminen, digitalisaatio, uusiutuvien energialähteiden käytön odotettu laajentuminen avomerellä, sinisen talouden – kuten vedenalaisten ja valtamerten havainnointiteknologioiden – uusien kasvumarkkinoiden kehittyminen, sotilaallinen liikkuvuus ja puolustusinvestointien kasvu tarjoavat mahdollisuuksia hyödyntää ja vahvistaa Euroopan merenkulun valmistusteollisuuden tuotantopohjaa. Esimerkiksi sähköistettävien lauttojen määrän on arvioitu nousevan vuoteen 2030 mennessä jopa 364:ään riippuen muun muassa akkujen energiatihedden paranemisesta ja maalla tapahtuvan sähköntuotannon käyttöönottoasteesta. Vuosina 2020–2050 nykyisestä 12 000 sisävesialuksen kannasta kahteen kolmasosaan arvioidaan tehtävän jälkiasennus. Lisäksi kolmannes aluskannasta tulee olemaan uusia (noin 140 uutta alusta vuodessa).

## Vuoteen 2030 ulottuva EU:n merenkulun valmistusteollisuuden visio



**TAVOITE:** EU:n merenkulun valmistusteollisuuden tukeminen, jotta se saavuttaisi tavoitteensa toimittaa tai jälkiasentaa 7 000 – 10 000\* kestävää, digitalisoitua alusta vuoteen 2035 mennessä.

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

Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää sekä tarjonta- että kysyntälähtöisiä toimenpiteitä ja todellisia mahdollistavia edellytyksiä, mukaan lukien tiivis julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö. Tätä varten komissio käynnistää **EU:n merenkulun arvoketjujen teollisen allianssin** vahvistaakseen Euroopan teollista suvereniteettia ja teknologista johtoasemaa valituilla edelläkävijämarkkinoilla merenkulun valmistus- ja kehittyvissä teknologioissa. Allianssi kokoaa yhteen vesiekosysteemin sidosryhmiä sekä kansallisia ja alueellisia viranomaisia. Se raivaa tietä teollisen toiminnan liiketoimintatapausten määrittämiselle Euroopassa helpottaen yhteisiä etenemissuunnitelmia ja hankeputkia yksilöidyillä alueilla. Allianssi pyrkii myös tukemaan EU:ta ja jäsenvaltioita investointiprioriteettien yhdenmukaistamisessa, määrittämään lisäkannustimia kysynnän ja synergioiden edistämiseksi koko arvoketjussa Euroopassa sekä koordinoimaan EU:n tukimekanismeja kansallisten hankkeiden kanssa.

### 2.2 EU:n merenkulkualan tuotantopohjan nykyaikaistaminen

**Vuoteen 2030 mennessä Euroopan teollisuuden on edettävä kohti älykästä, puhdasta merenkulun valmistusteollisuutta** hyödyntäen digitalisaatiota, edistynyttä robotiikkaa, tekoälyä, modulaarisuutta, energiatehokkuutta ja kiertotaloutta teollisissa prosesseissa. Tämä on olennaisen tärkeää, jotta merenkulun valmistusteollisuuden häiriönsietokykyä ja kustannustehokkuutta voidaan parantaa Euroopassa, mikä lieventäisi työvoimapulaan liittyviä haasteita, parantaisi tuottavuutta ja laajentaisi teollisuuslaitosten toiminnallisia valmiuksia.

**Pienillä ja keskisuurilla telakoilla** on lisättävä innovatiivisten valmistusteknologioiden käyttöä materiaalien, prosessien, tekoälyn ja osaamisen osalta. Tämän vuoksi komissio on

käynnistämässä **tutkimuksen ja innovoinnin lippulaivahanketta Shipyards of the Future**<sup>13</sup>, jolla tuetaan tällaisten teknologioiden testausta ja demonstrointia todellisen telakan ekosysteemissä tavoitteena tulosten toistaminen ja skaalaaminen.

Hallinnollisia lupia koskevat pullonkaulat voivat rajoittaa telakoiden kykyä laajentaa tai nykyaikaistaa laitoksia tai asentaa vähähiilisiä teknologioita, kuten puhtaan polttoaineen tankkauksen tai telakan sähköistämisen infrastruktuuria. Hiljattain ehdotettu asetus ympäristöarviointien nopeuttamisesta<sup>14</sup> ja Euroopan verkkopaketti voivat nopeuttaa teollisuuslaitosten sähköistämistä myös satama-alueilla, kuten alusten korjaus- ja huoltolaitoksissa, ja lainsäätäjien olisikin hyväksyttävä ne mahdollisimman pian. **Ehdotetulla teollisuutta vauhdittavalla säädöksellä** yksinkertaistetaan ja nopeutetaan myös merenkulun valmistusteollisuuden tuotantolaitosten lupamenettelyjä.

Lisäksi komissio tutkii sidosryhmien kanssa EU:n merenkulun arvoketjujen teollisessa allianssissa keinoja optimoida rajat ylittävien tuotanto- ja toimitusketjujen synergioita ja edistää standardointia, jotta voidaan saavuttaa mittakaavaetuja, esimerkiksi vähentää kustannuksia ja ottaa käyttöön tiettyjä seuraavan sukupolven alusten komponentteja.

### ***2.3 Julkisten hankintojen ja rahoituksen hyödyntäminen EU:n teollisuuden johtoseman tukemiseksi***

Julkisten hankintojen strateginen käyttö voi auttaa edistämään puhtaiden ja innovatiivisten *Made in EU* -tavaroiden ja -palvelujen kysyntää, mukaan lukien keskeiset strategiset alukset edelläkävijämarkkinoilla<sup>15</sup>, jotka ovat kriittisiä EU:n kriisinkestävytyden ja taloudellisen turvallisuuden kannalta.

Komissio tekee yhteistyötä EU:n ja ETA:n jäsenvaltioiden kanssa tunnistaakseen ja helpottaakseen **EU:n ja ETA:n julkisten ostajien monivuotisia julkisten tilausten koottuja jatkumoj**a, jotta voidaan luoda pitkän aikavälin koottu julkinen kysyntäsignaali asiaankuuluville segmenteille (esimerkiksi lautat, tutkimusalukset, jäänmurtajat, hinaajat ja droonit)<sup>16</sup> sekä helpottaa Euroopan merenkulkualan valmistusteollisuuden valmiutta vastata tällaiseen kysyntään.

EU:n julkisia hankintoja koskevan kehyksen tulevan tarkistuksen yhteydessä komissio ehdottaa kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti **kohdennettuja muita kuin hintavaatimuksia** valikoiduilla strategisilla julkisten hankintojen segmenteillä EU:n teollisuuden häiriönsietokykyä ja taloudellista turvallisuutta koskevien tavoitteiden tukemiseksi.

Lisäksi komissio arvioi ulkoisia riippuvuuksia ja muita kuin hintaperusteita erikoisalusten hankkimiselle suunnitellessaan huutokauppaehtoja strategisille merihankkeille, uusiutuvan energian hankkeille tai vedenalaisille hankkeille.

Julkisella rahoituksella voidaan myös vahvistaa älykkäiden ja puhtaiden tuotteiden yksityistä kysyntää, mikä edistää innovointia ja arvonluontia EU:ssa. Näin ollen monivuotista rahoituskehystä (2028–2034) koskeviin ehdotuksiin, erityisesti Euroopan

<sup>13</sup> Horisontti Eurooppa -työohjelma 2026–2027 – CL5-2026-05-D5-12. Alustava talousarvio: 21,00 miljoonaa euroa.

<sup>14</sup> Ehdotus tarkistetusta direktiivistä infrastruktuurihankkeiden lupamenettelyjen nopeuttamiseksi (COM(2025) 1007 final).

<sup>15</sup> Suora hankinta esimerkiksi paikallis-, kaupunki- ja saariliikenteen lauttojen, meren- ja muiden tutkimusalusten, jäänmurtajien, työveneid, saasteidentorjunta-alusten, etsintä- ja pelastusalusten, koulutus- ja raivausalusten, komponenttihankinnan sekä korjaus- ja erikoispalvelujen, kuten sota-, partio- ja rannikkovartiostoalusten resurssien ja teknologioiden, osalta.

<sup>16</sup> Ottaen huomioon monikäyttöisen EU:n kaapelialusten reserviläivaston perustamisen – ja synergiaa sen kanssa – sekä kaapeliturvallisuutta koskevan EU:n toimintasuunnitelman (JOIN(2025) 9 final) ja droonien turvallisuutta ja niiden torjuntaa koskeva toimintasuunnitelma (COM(2026) 81 final) mukaisten asiaankuuluvien toimien mukaisesti.

kilpailukykyrahastoa koskevaan ehdotukseen, on sisällytetty **kohdennettuja EU:n etuusehtoja** strategisten teknologioiden ja valmiuksien suojelemiseksi kansainvälisten sitoumusten mukaisesti.

Uudessa **yhteisessä tiedonannossa EU:n taloudellisen turvallisuuden vahvistamisesta**<sup>17</sup> kannustetaan vahvasti jäsenvaltioita, EIP-ryhmää ja muita kansainvälisiä rahoituslaitoksia sekä kansallisia tai EU:n talousarvioita toteuttavia kansallisia kehityspankkeja sisällyttämään rahoituspäätöksiinsä taloudellisen turvallisuuden näkökohtia<sup>18</sup>.

## **2.4 Oikeudenmukaisen kilpailun varmistaminen kolmansien maiden kanssa**

Komissio pyrkii varmistamaan oikeudenmukaisen kilpailun maailmanlaajuisesti ja suojelemaan Euroopan merenkulun valmistusteollisuutta haitallisilta kauppakäytännöiltä, kuten saalistushinnoittelulta, markkinaperiaatteiden vastaiselta tuelta, teollis- ja tekijänoikeuksien loukkauksilta ja pakotetuilta teknologian siirroilta kolmansiin maihin.

**Komissio käynnistää jäsennellyn vuoropuhelun EU:n merenkulun valmistusteollisuuden edustajien kanssa**, mahdollisesti merenkulun arvoketjujen teollisen allianssin yhteydessä, jotta voidaan edelleen parantaa tiedusteluvalmiuksia maailmanlaajuisen laivanrakennuspolitiikan, markkinakehityksen, strategisten riskien, toimitusketjun häiriönsietokykyyn kohdistuvien uhkien ja mahdollisuuksien sekä markkinoille kolmansissa maissa pääsemisen esteiden seuraamiseksi. Tätä varten komissio muun muassa hyödyntää uutta EU:n merenkulun arvoketjujen teollista allianssia, EU:n edustustojen verkostoa ja uutta taloudellisen turvallisuuden tietokeskusta, kuten uudessa yhteisessä tiedonannossa EU:n taloudellisen turvallisuuden vahvistamisesta<sup>19</sup> ilmoitettiin. Tämä auttaa havaitsemaan ja tunnistamaan paremmin alat, joilla kolmansien maiden epäterveet kaupan käytännöt ovat tai voivat olla haitallisia EU:n telakoille ja varustevalmistajille, ja tiedottamaan mahdollisista kaupan toimenpiteistä tai toimista oikeudenmukaisen kilpailun varmistamiseksi.

Teollisuuden suojelemiseksi paremmin haitallisilta kauppakäytännöiltä komissio aikoo

- **arvioida vaihtoehtoja ja ehdottaa tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan uutta alakohtaista välinettä**<sup>20</sup> tai kohdennettuja muutoksia kauppapolitiikan välineistöön kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti; vaihtoehtoissa keskitytään tiettyihin Euroopan strategisen riippumattomuuden ja taloudellisen turvallisuuden kannalta keskeisiin segmentteihin, joilla EU:n telakat ovat edelleen aktiivisia mutta joilla on epäoikeudenmukaista kilpailua merentakaisissa maissa<sup>21</sup>
- **hyödyntää nykyisiä ja tulevia kauppaja investointisopimuksia** EU:n merenkulun valmistusteollisuuden tuotantopohjan etujen suojelemiseksi ja edistämiseksi muun muassa markkinoille pääsyn, tukien vastaisen toiminnan, avoimuusvelvoitteiden sekä teollis- ja tekijänoikeuksien suojelua koskevien säännösten avulla

<sup>17</sup> JOIN(2025) 977.

<sup>18</sup> Tähän sisältyy tuen priorisointi EU:n yrityksille, jotka vähentävät ulkomaisia riippuvuuksiaan kriittisillä aloilla ja estävät kolmansien maiden suuren riskin toimittajia saamasta EU:n ja kansallista rahoitusta.

<sup>19</sup> JOIN(2025) 977.

<sup>20</sup> Ottaen huomioon, että alusten vahinkoa aiheuttavalta hinnoittelulta suojautumisesta annettua asetusta (EU) 2016/1035 ei voida soveltaa vuoden 1994 OECD:n laivanrakennussopimuksen ratifioimatta jättämisen vuoksi.

<sup>21</sup> Esimerkiksi alustyytit, jotka ovat välttämättömiä sotilaallisen liikkuvuuden ja toimitusten turvallisuuden kannalta kriisiaikoina, kuten lautat ja sisävesialukset, sekä erikoisalukset, jotka ovat keskeisiä Euroopan merienergiainfrastruktuurin ja digitaalisen infrastruktuurin turvaamisessa.

- käynnistää uudelleen toimia sellaisen laivanrakennusalan tulevan kansainvälisen sopimuksen aikaansaamiseksi, jolla torjutaan alan ei-markkinaehtoisia käytäntöjä.

Komissio jatkaa alusten vientiluottojen tasapuolisten toimintaedellytysten edistämistä kehittämällä edelleen **alakohtaista laivaluottosopimusta**<sup>22</sup> **vientiluottoja koskevassa OECD:n järjestelyssä** muun muassa päästöttömiä ja vähäpäästöisiä aluksia koskevilla erityissäännöksillä. Komissio pyrkii myös tukemaan EU:n telakoita, varustevalmistajia ja palveluntarjoajia kolmansien maiden markkinoilla **luomalla vientiluotoille uuden EU:n tason rahoitusvälineen**<sup>23</sup>.

### *2.5 Alusten maailmanlaajuisen kierrätyskehyksen vahvistaminen ja merenkulun kiertotalouden edistäminen*

Aluskierrätys mahdollistaa arvokkaiden materiaalien, kuten teräksen, kuparin ja alumiinin, talteenoton ja uudelleenkäytön, mikä vähentää uusien luonnonvarojen hankinnan tarvetta ja tukee kiertotalouden periaatteita. Seuraavan vuosikymmenen aikana kierrätetään yli 16 000 alusta. Komissio pyrkii **vahvistamaan alusten kierrätystä koskevaa Hongkongin yleissopimusta**<sup>24</sup> tarjotakseen päivitetyn, vankemman maailmanlaajuisen kehyksen. Viime kädessä tavoitteina ovat kansainvälisten sääntöjen ja aluskierrätyksestä annetun EU:n asetuksen täydellinen yhdenmukaistaminen sekä turvallisten, kestävien ja vastuullisten kierrätyskäytäntöjen varmistaminen kansainvälisesti.

Lisäksi komissio tutkii keinoja tukea **EU:n sisäisen aluskierrätyskapasiteetin laajentamista** tekemällä kierrättämisestä kustannustehokkaampaa ja tekee – alkaen Intiasta – yhteistyötä sellaisten kauppakumppaneiden kanssa, joilla on aluskierrätyskapasiteettia. Näin voidaan edistää tiukkoja ympäristö- ja sosiaaliormeja aluskierrätyksestä annetun EU:n asetuksen pohjalta. Koska kierrätetyistä materiaaleista tulee yhä arvokkaampia EU:n ympäristöystävällisentuotannon kannalta, komissio on valmis auttamaan sidosryhmiä kehittämään EU:lle meriteollisuuden *kehdosta kehtoon* -lähestymistapoja teräksenvalmistuksessa, laivanrakennuksessa sekä alusten ja romun kierrätysklustereissa Euroopassa<sup>25</sup>, mikä edistäisi teollista synergiaa, mahdollisuuksia ja ympäristön kannalta parhaita käytäntöjä.

**Komissio jatkaa merenkulun kiertotalouden strategioiden tukemista** suunnittelusta elinkaaren loppuun ja materiaalien talteenottoon tutkimus- ja innovointituen avulla<sup>26</sup>. Jatkotoimia tällä alalla ohjaa käytöstä poistettavien huviveneiden kiertotalouden täytäntöönpanoa koskeva etenemissuunnitelma<sup>27</sup>, jossa asetetaan vuoteen 2030 mennessä saavutettaviksi suunnitellut tavoitteet.

### *Lippulaivatoimet*

<sup>22</sup> Tämä tarkoittaa tasapuolisten toimintaedellytysten luomista (jolloin kilpailu perustuu alusten hintaan ja laatuun eikä asetettuihin rahoitusehtoihin) sekä julkisesti tuettuihin vientiluottoihin liittyvien kaupan vääristymien poistamista.

<sup>23</sup> Tämä uusi väline tarjoaisi EU:n taloudellista tukea EU:n kansallisille vientiluottolaitoksille niiden rahoitustarjousten – myös alusten kansainvälisille ostajille suunnattujen – kilpailukyvyyn parantamiseksi.

<sup>24</sup> Turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskeva kansainvälinen Hongkongin yleissopimus (2009).

<sup>25</sup> Mahdollisesti osana uutta EU:n merenkulun arvoketjujen teollista allianssia.

<sup>26</sup> Perustana käytetään esimerkiksi passeja, jotka mahdollistavat alusten koko elinkaaren ja materiaalien jäljitettävyysohjelmien, sekä telakan ympäristönsuojelun indeksejä sellaisina kuin ne on kehitetty EU:n rahoittamissa hankkeissa *Circles of Life* ja *EcoShipYard*.

<sup>27</sup> Euroopan veneteollisuuden yhteistyössä komission kanssa vuonna 2023 laatima etenemissuunnitelma käytöstä poistettavien huviveneiden kiertotalouden täytäntöönpanosta.

- *Perustetaan EU:n merenkulun arvoketjujen teollinen allianssi edelläkävijämarkkinoiden johtajuuden edistämiseksi.*
- *Tuetaan eurooppalaisten telakoiden digitaalista, puhdasta ja kiertotalouteen perustuvaa muutosta (Shipyards of the Future).*
- *Hyödynnetään julkisia hankintoja ja EU:n rahoitusta monivuotisessa rahoituskehyksessä ehdotetulla tavalla EU:n teollisuuden johtoaseman tukemiseksi muun muassa julkisten tilausten putkien sekä kohdennettujen hintaan perustumattomien ja taloudellisten turvallisuuskriteerien avulla.*
- *Kehitetään toimia, joilla varmistetaan EU:n telakoille ja varustevalmistajille oikeudenmukainen kansainvälinen kilpailu, mukaan lukien alusten vientiluotot ja tarvittaessa toteutettavissa olevat alakohtaiset kaupan toimenpiteet.*

### 3. KULJETUS JA YHTEYDET

Meriliikenne on strateginen ala, joka kattaa noin 75 prosenttia EU:n ulkomaankaupasta ja 30 prosenttia EU:n sisäisestä tavaraliikenteestä. EU:n hallinnoima aluskanta on maailman suurin, ja sen osuus maailmanlaajuisesta laivaston bruttovetoisuudesta on yli kolmannes kaikilla segmenteillä. Eurooppalaisilla toimijoilla on vahva markkina-asema kontti- ja irtotavarakuljetuksissa, energiakuljetuksissa ja pitkälle erikoistuneissa merenkulkupalveluissa. Meriliikenteen matkustaja- ja tavaraliikenneyhteydet ovat elintärkeitä EU:n saarille ja syrjäisimmille alueille, ja niillä varmistetaan alueellinen yhteenkuuluvuus ja tuetaan paikallisyhteisöjä ja matkailua. EU:n lipun alla purjehtivat ja EU:n hallinnoimat ovat aluskannat ovat kansainvälisesti tunnustettuja esimerkillisestä turvallisuus-, innovointi- ja ympäristötehokkuudestaan<sup>28</sup>.

Samaan aikaan EU:n meriliikenneala toimii yhä monimutkaisemmassa ympäristössä, jossa ilmenee häiriöitä ja poliittista epävakautta, energiasiirtymäkustannuksia, työvoiman ikääntymistä ja maailmanlaajuisen kilpailun kiristymistä erityisesti Itä- ja Kaakkois-Aasiasta. Viimeaikainen geopoliittinen kehitys on jälleen kerran korostanut EU:n meriliikennealan strategista merkitystä maailmanlaajuisessa energia- ja tavarakaupassa. Samaan aikaan se on korostanut alan kasvavaa altistumista kansainvälisille turvallisuushaasteille, jotka aiheuttavat merkittäviä riskejä merenkulun vapaudelle – mutta mikä vielä tärkeämpää, alusten ja niiden miehistöjen turvallisuudelle – sekä johtavat kuljetus- ja vakuutuskustannusten kasvuun.

Tätä taustaa vasten strategialla pyritään turvaamaan ala laadukkaiden, tehokkaiden, turvallisten ja kestävien meriliikennepalvelujen keskeisenä tarjoajana sekä luomaan paremmat edellytykset EU:n tuotantopohjalle.

Tämän strategian tavoitteiden saavuttaminen edellyttää johdonmukaista politiikkaa ja sääntelykehystä sekä unionin ja kansallisen tason yhteistyötä. **Unionin meriliikennepolitiikan teknisenä ja operatiivisena selkärankana toimii Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA).** Sillä on keskeinen rooli yhdenmukaistetussa täytäntöönpanossa, ja se edistää innovatiivisia, tehokkaita ratkaisuja muun muassa laajan tietopohjansa avulla. Se on keskeisessä asemassa myös tässä strategiassa esitettyjen

<sup>28</sup> IMO:n meriturvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevat yleissopimukset on saatettu osaksi EU:n säännöstöä. Jäsenvaltiot ovat oikeudellisesti velvoitettuja soveltamaan niitä yhdessä EU:n erityissääntöjen kanssa, usein sellaisten vaatimusten mukaisesti, jotka ovat tiukempia kuin muilla maailman alueilla.

sääntelytoimien täytäntöönpanon tukemisessa. Lisäksi EMSA tarjoaa teknistä apua ja tukea valmiuksien kehittämisessä Välimeren meriviranomaisille<sup>29</sup>.

### 3.1 Omistajuus ja liput

Merenkulun resurssien merkittävän osuuden säilyttäminen ja EU:n lippujen houkuttelevuuden parantaminen tukevat EU:n asemaa maailmanlaajuisessa kaupassa ja turvaavat viestinnän linjat. Tämä vahvistaa EU:n kykyä muokata maailmanlaajuisia normeja ja politiikkoja, jotka koskevat turvallisuutta, tietoturvaa, työvoimaa, ilmastoja ja ympäristönsuojelua.

Tässä yhteydessä komissio **luottaa jatkossakin meriliikenteen valtiontukea** koskeviin yhteisön suuntaviivoihin<sup>30</sup> arvioidessaan jäsenvaltioiden tukijärjestelmiä (esimerkiksi tonnistoveroa), jotka ovat keskeinen väline kotimarkkinoiden meriliikennealan markkinaosuuksien ja kilpailukyvyn säilyttämisessä ja jäsenvaltioiden lippujen houkuttelevuuden lisäämisessä maailmanlaajuisen kilpailun kiristyessä. Komissio **kehottaa jäsenvaltioita edistämään edelleen käytännön toimenpiteitä**, kuten kansallisten hallinnollisten prosessien tehostamista<sup>31</sup>, sähköisten varmenteiden edistämistä, rekisterien täydellistä digitalisointia ja tekoälyyn perustuvien välineiden käyttöä menettelyjen optimoimiseksi. Komissio itse **käynnistää jäsenllyyn yhteistyövuoropuhelun** jäsenvaltioiden ja teollisuuden sidosryhmien kanssa kilpailukyvyn ja laadukkaan meriliikenteen edistämiseksi muun muassa **lippuvaltion vaatimusten noudattamista** koskevan kansainvälisen ja EU:n lainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä. Komissio jatkaa yhdessä jäsenvaltioiden kanssa toimiaan IMO:ssa vahvistaakseen lippuvaltioiden lakisäätteistä valvontaa, jotta nämä voivat täyttää velvollisuutensa tehokkaasti.

### 3.2 Energiasiiirtymä ja hiilestä irtautuminen

Merenkulkualan hiilestä irtautumisen ja saasteiden vähentämisen edistäminen säilyttäen samalla alan kilpailuetu edellyttää selviä, ennustettavia sääntöjä – myös maailmanlaajuisesti. Tämä voi edistää innovointia ja johtajuutta nopeasti kehittyvillä meriliikennemarkkinoilla ja lisätä puhtaiden polttoaineiden ja teknologioiden kysyntää Euroopassa.

Siirtyminen puhtaaseen energiaan edellyttää energiatehokkuuden parantamista sekä uusien käyttövoimateknologioiden ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa. Luodakseen edellytykset tällaisten polttoaineiden massiiviselle tuotannolle ja käytölle aloilla, joilla *päästöjen vähentäminen on vaikeaa*, komissio on julkistanut **kestävän liikenteen investointisuunnitelman**<sup>32</sup>. Meriliikenteessä tämä tarkoittaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön lisääntymistä ja suoraa sähköistämistä mahdollisuuksien mukaan<sup>33</sup>. Tässä yhteydessä komissio pyrkii myös biometaanin yhdenmennyihin markkinoihin ja kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan, ettei kansallisilla toimenpiteillä luoda välillisiä esteitä rajat ylittävälle biometaanin kaupalle tai rajoiteta sen saatavuutta sisämarkkinoilla. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden allianssi kannustaa laivanvarustajien, kestävien

<sup>29</sup> NDICI – Globaali Eurooppa -rahoitteisen SAFEMED V -ohjelman kautta.

<sup>30</sup> C(2004) 43 (EUVL C 13, 17.1.2004).

<sup>31</sup> Esimerkiksi laadukas, sujuva hallinto, riskiperusteinen lähestymistapa, lyhennetyt odotusajat ja yksinkertaistetut tarkastukset.

<sup>32</sup> COM(2025) 664 final.

<sup>33</sup> Maasähkön jakelu, sähkölautat ja lähimerenkulku.

polttoaineiden teollisuuden ja rahoituslaitosten välisiin keskusteluihin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon ja tarjonnan edistämiseksi vesiliikennealalla.

FuelEU Maritime -aloite ja meriliikennealan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään korostavat EU:n sitoutumista meriliikenteen puhtaan siirtymän suunnitteluun ja selkeää polkua alan hiilestä irtautumista koskevien EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi. Näiden säädösten täytäntöönpanon helpottamiseksi edelleen sekä nykyisten epäjohtonmukaisuuksien ja päällekkäisyyksien aiheuttaman sääntelyn ja hallinnollisen monimutkaisuuden vähentämiseksi komissio **harkitsee, miten yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa nykyistä tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehystä**. Tämä palvelisi sekä EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmää että FuelEU Maritime -aloitetta ja tarjoaisi lisäsynergiaa tarkkailu-, raportointi- ja todentamissääntöjen noudattamista koskevassa prosessissa<sup>34</sup>.

Tehokkain tapa puuttua meriliikenteen ilmastovaikutuksiin ja varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ovat kunnianhimoiset maailmanlaajuiset toimet, joilla pannaan täytäntöön IMO:n vuoden 2023 strategian tavoite saavuttaa kasvihuonekaasujen nollanettopäästöt vuoteen 2050 mennessä. EU **jatkaa työtään IMO:ssa ja rakentaa siltoja kansainvälisten kumppaneiden kanssa maailmanlaajuisen ratkaisujen löytämiseksi** tukien EU:n meriliikennealan sitoutumista hiilestä irtautumiseen ja tämän tavoitteen saavuttamiseksi jo tehtyjä investointeja. Komissio tarkistaa voimassa olevien oikeudellisten sitoumusten mukaisesti asiaa koskevaa EU:n lainsäädäntöä ottaen huomioon IMO:n maailmanlaajuiset toimenpiteet kaksinkertaisen maksun välttämiseksi.

Komissio myös **helpottaa sidosryhmien välistä yhteistyötä luomalla eurooppalaisen ympäristöystävällisten meriliikenneväylien ja -keskusten verkoston**. Tämä perustuu olemassa oleviin aloitteisiin, kuten eri merialueita ja eurooppalaista merialuetta<sup>35</sup> koskeviin strategioihin. Tavoitteena on lisätä investointipäätösten ennustettavuutta sekä koordinoita alusten käyttöä, teknologian käyttöönottoa, polttoainetoimituksia ja satamainfrastruktuuria<sup>36</sup> koskevia kestävyyshankkeita. Tällaisiin toimiin voisi tarvittaessa osallistua myös EU:n ehdokasmaita olemassa olevien oikeudellisten kehysten, kuten Euroopan laajuisen liikenneverkon<sup>37</sup>, perusteella.

### ***3.3 Turvallisuus – laadukkaan meriliikenteen ja kriisinkestävyyden pilari***

Turvallisuus on laadukkaiden meriliikennepalvelujen strateginen mahdollistaja ja EU:n valmistusteollisuuden kilpailukyvyn ja teknologisen johtoaseman kulmakivi. Kun meriliikenne siirtyy nopeasti vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön, digitalisaatioon ja automaatioon, on kehitettävä turvallisuusprotokollia uusien toiminnallisten, teknologisten ja kyberturvallisuusriskien hallitsemiseksi. Euroopan unionin jäsenmaiden lipun alla purjehtivien matkustajalaivojen ikääntyminen korostaa entisestään tarvetta nopeuttaa laivojen nykyaikaistamista<sup>38</sup>.

<sup>34</sup> Esimerkiksi sovellettavien määritelmien ja suunnitteluratkaisujen sekä prosessien yhdenmukaistamisen osalta.

<sup>35</sup> Eurooppalainen merialue on Euroopan laajuisen liikenneverkon merellinen ulottuvuus.

<sup>36</sup> Satamainfrastruktuurin kehittäminen on avain energiasiirtymään ja hiilestä irtautumiseen, ja sitä käsitelläänkin EU:n satamastategiassa.

<sup>37</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta.

<sup>38</sup> Kuten EMSAn joulukuussa 2025 julkaisemassa Emsafe-raportissa korostetaan.

Maailmanlaajuisella tasolla IMO:n turvallisuusnormien on pysyttävä teknisen kehityksen tahdissa muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimajärjestelmien, energiatehokkuusteknologioiden, merenkulkijoiden koulutuksen ja automatisoidun meriliikenteen osalta. **EU vahvistaa sitoutumistaan IMO:hon näiden normien muokkaamiseksi, mikä myös auttaa varmistamaan maailmanlaajuisesti tasapuoliset toimintaedellytykset.**

EU:ssa meriturvallisuuden korkea taso varmistetaan sisällyttämällä IMO:n säännökset EU:n lainsäädäntöön. Komissio raportoi vuonna 2026 EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevasta direktiivistä<sup>39</sup> ja laivavarusedirektiivistä<sup>40</sup> valmistellessaan niiden tarkistamista tavoitteenaan **mukauttaa nykyiset vaatimukset hiilestä irtautumisen ja digitalisaation haasteisiin.** Koska matkustaja-alusten turvallisuus ja turvatut alueelliset yhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä, komissio harkitsee **EU:n matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten laajentamista koskemaan kaikkia EU:n sisäisiä reittejä.** Offshore-palvelujen osalta komissio tutkii, onko mahdollista laatia **EU:n kehys offshore-palvelujen ja teollisuusalusten vastavuoroista tunnustamista varten,** mukaan lukien teollisuuden henkilöstön tai miehistön kuljetukset sekä merenalaisten kaapeleiden asennus ja huolto. Komissio **arvioi myös, laajennetaanko laivavarusedirektiivin tai hyväksytyjen laitosten välisten vastavuoroisten tunnustamisjärjestelyjen soveltamisalaa** kattamaan lisävarusteet. Tavoitteena olisi yksinkertaistaa hyväksymisprosesseja ja parantaa pääsyä kansainvälisille markkinoille ja varmistaa samalla korkein turvallisuustaso.

Meriturvallisuutta ja ympäristökysymyksiä koskevat merkittävät haasteet liittyvät niin kutsuttuun varjolaivastoon<sup>41</sup>, joka koostuu pitkälti epäselvän lainkäyttövallan ja valvonnan alaisista ikääntyvistä aluksista ja toimii usein lippujen avoimuutta ja sääntöjen noudattamista koskevien tavanomaisten käytäntöjen ulkopuolella. Tämä muun muassa lisää meriympäristöön kohdistuvia riskejä, myös erityisen herkiksi määritellyillä alueilla, kuten Itämerellä. Komissio vahvistaa – tiiviissä yhteistyössä Euroopan ulkosuhdehallinnon kanssa ja EMSAn tuella – **varjolaivaston valvontaa ja seurantaa<sup>42</sup> sekä parantaa nykyisten sääntöjen täytäntöönpanoa.** Lisäksi se syventää kansainvälistä yhteistyötä jäljellä olevien porsaanreikien sulkemiseksi ja maailmanlaajuisten meriturvallisuus- ja ympäristönormien ylläpitämiseksi, rajoittavien toimenpiteiden täytäntöönpano mukaan lukien.

### ***3.4 Hallinnollisten muodollisuuksien yksinkertaistaminen Euroopan vesiliikenteen sisämarkkinoiden potentiaalin hyödyntämiseksi***

Maailmanlaajuisesta, EU:n ja kansallisesta lainsäädännöstä johtuvien hallinnollisten menettelyjen monimutkaisuus muodostaa merkittävän haasteen EU:n meriliikenteelle, mikä aiheuttaa viivästyksiä, lisää kustannuksia ja vähentää yleistä tehokkuutta<sup>43</sup>. Tämä

<sup>39</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäädännöstä ja -määräyksistä.

<sup>40</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta.

<sup>41</sup> Määritely IMO:n päätöslauselmassa A.1192(33), hyväksytty 6. joulukuuta 2023.

<sup>42</sup> Neuvosto hyväksyi joulukuussa 2025 julkilausuman varjolaivaston aiheuttamia uhkia koskevan kansainvälisen merioikeuden vahvistamisesta ja aikomuksesta kehittää välineitä näiden uhkien torjumiseksi.

<sup>43</sup> Euroopan komission äskettäisen lähimerenkulkua koskevan tutkimuksen mukaan hallinnolliset muodollisuudet voivat muodostaa jopa viisi prosenttia aluksen kokonaiskäyttökustannuksista.

tilanne vaikuttaa erityisesti lähimerenkulkuun ja pienempiin toimijoihin kilpailussa maantiekuljetusten kanssa.

Menettelyjen odotetaan helpottuvan huomattavasti, kun yhdenmukaistettu raportointi eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaistetun palveluympäristön (EMSWe)<sup>44</sup> kautta pannaan kaikilta osin täytäntöön. **Komissio kehottaa jäsenvaltioita saattamaan EMSWe-asetuksen täytäntöönpanon päätökseen.**

Laajemmassa mittakaavassa komissio on ehdottanut **kunnianhimoista tulliuudistusta**, jolla olisi edistettävä julkisen ja yksityisen sektorin tehokasta yhteistyötä tullimuodollisuuksien täytäntöönpanemiseksi kaikilla talouden aloilla, myös merenkulkualalla. Ehdotuksen mukaan meriliikenteen harjoittajat saavat käyttöönsä tullidatakeskuksen<sup>45</sup> vuodesta 2032 alkaen. Kaupan helpottamiseksi komissio pyrkii **nopeaan yhteenliitettävyyteen merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ja tulevan tullidatakeskuksen välillä.**

Vaikka edellä mainitut toimenpiteet helpottavat vaatimusten noudattamista, on yhtä tärkeää vähentää tietoja, jotka alusten on ilmoitettava käydessään EU:n satamissa. Tällä hetkellä aluksilta voidaan vaatia jopa 1 200 dataelementtiä, joista kaksi kolmasosaa perustuu kansalliseen lainsäädäntöön<sup>46</sup>. **Komissio kehottaa jäsenvaltioita tekemään yhteistyötä kansallisten ja EU:n raportointivaatimusten yksinkertaistamiseksi ja virtaviivaistamiseksi**, jotta Euroopan vesiliikenteen sisämarkkinoita voitaisiin hyödyntää kokonaisvaltaisesti.

Komissio **kuulee meriteollisuutta** hallinnollisten menettelyjen ja tietovaatimusten yksinkertaistamiseksi edelleen.

### **3.5 EU:n etujen ajaminen kansainvälisellä tasolla**

EU on merkittävä taloudellinen voima, joten sen osallistuminen kansainväliseen meriliikenteeseen on ratkaisevan tärkeää paitsi EU:n oman talouskasvun tukemiseksi myös maailmanlaajuisen meripolitiikan ohjaamiseksi kohti tasapuolisia toimintaedellytyksiä, kestävyyttä, turvallisuutta ja teknologista innovointia.

Näin ollen komissio tehostaa yhdessä EU:n jäsenvaltioiden kanssa **toimiaan IMO:ssa** ja pyrkii **maksimoimaan EU:n vaikutuksen kansainvälisten kumppanien kanssa muodostettujen laajempien liittoutumien kautta.**

Toimitusketjun häiriönsietokyvyn takaamiseksi erityistä huomiota on kiinnitettävä merenkulun pullonkauloihin (eli maailmankaupan ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittisiin solmukohtiin) ja kehittyviin reitteihin esimerkiksi arktisella alueella<sup>47</sup>. **Komissio kehottaa jäsenvaltioita tehostamaan yhteistyötä ja osoittamaan riittävästi resursseja EU:n strategisen läsnäolon, myös merivoimien, vahvistamiseksi näillä kriittisillä alueilla**, jotta varmistetaan jatkuva pääsy kansainvälisille meriliikennereiteille unionin turvallisuuden suojelemiseksi. Lisäksi asianomaisten jäsenvaltioiden olisi olosuhteiden niin vaatiessa voitava pyytää muilta jäsenvaltioilta tai Euroopan ulkosuhdehallinnolta apua

<sup>44</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaistetun palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta.

<sup>45</sup> Tullidatakeskuksen on tarkoitus olla joukko sähköisiä palveluja ja järjestelmiä, joilla voidaan käyttää dataa tullitarkoituksiin ja jotka mahdollistavat tullilainsäädännön sähköisen täytäntöönpanon.

<sup>46</sup> Oma analyysi.

<sup>47</sup> Unionin arktisen politiikan tulevan tarkistamisen avulla.

sellaisten niiden lipun alla purjehtivien alusten auttamiseksi diplomaattisten kanavien kautta, jotka on otettu säilöön tai jotka ovat vaarassa joutua säilöönnotetuiksi.

Komissio on edelleen vakaasti sitoutunut **sisällyttämään kansainvälisiä meriliikennepalveluja koskevat kattavat sitoumukset vapaakauppasopimuksiin**. Näillä toimilla olisi parannettava markkinoille pääsyä koskevia edellytyksiä ja EU:n toimijoiden syrjimätöntä kohtelua kolmansissa maissa, mukaan lukien pääsy satamiin ja liitännäispalvelujen<sup>48</sup> käyttö. Kaiken kaikkiaan **EU voisi pyrkiä kauppamerenkulun politiikassaan tasapainoisempiin, vastavuoroisempiin sitoumuksiin** erityisesti sellaisten kumppaneiden kanssa, jotka asettavat rajoituksia, kuten lastinvarausjärjestelmiä ja syrjiviä satamamaksuja.

Jäsenvaltiot tarvitsevat ennakoitavan oikeudellisen kehyksen, jolla varmistetaan EU:n lainsäädännön noudattaminen niiden hallinnoissa **kahdenvälisiä merenkulun kumppanuuksiaan**<sup>49</sup>. **Komissio esittää lainsäädäntöä**, jossa jäsenvaltioille asetetaan edellytykset julistaa voimassa olevat kahdenväliset sopimukset EU:n lainsäädännön mukaisiksi sekä neuvotella ja tehdä uusia sopimuksia, jotka edistävät EU:n etuja.

EU:n varustamot tarvitsevat luotettavan, kilpailukykyisesti hinnoitellun mahdollisuuden käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita ja infrastruktuuria maailmanlaajuisilla reiteillä ja keskuksissa. Global Gateway -strategian ympäristöystävällisiä meriliikenneväyliä ja -keskuksia koskevalla aloitteella<sup>50</sup> edistetään puhtaiden ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa win-win-kumppanuuksilla kolmansien maiden kanssa. Investointien turvaamiseksi ja EU:n etujen suojaamiseksi kansainvälisissä toimitusketjuissa komissio **sisällyttää turvallisuusvaatimukset Global Gateway -strategian mukaisten satama- ja arvoketjukumppanuuksien kehittämiseen** kehittyvien maiden kanssa. Se vahvistaa edelleen tätä lähestymistapaa syventämällä kumppanuuksia sellaisten kehittyneiden kolmansien maiden kanssa, joissa on keskeisiä maailmanlaajuisia meriliikenteen keskuksia.

Välimeren sopimuksen<sup>51</sup> puitteissa komissio edistää tehokkaiden, kestävien liikenneyhteyksien kehittämistä ja unionin turvallisuuden parantamista.

### **3.6 Tuki sisävesiliikenne-, risteily- ja veneilyalalle**

Sisävesiliikenteen hyödyntämättömän potentiaalin ottamiseksi kokonaisuudessaan käyttöön Euroopan liikennejärjestelmässä Euroopan komissio ehdottaa **jatkotoimenpiteitä NAIADES III -ohjelmalle**. Siinä keskitytään käsittelemään sisävesiliikenteen kilpailukykyä koskevia kriittisiä haasteita, mukaan lukien sisävesisatamien nykyaikaistaminen, infrastruktuurin häiriönsietokyvyn parantaminen ja innovatiivisten teknologioiden, kuten automatisoitujen järjestelmien ja päästöttömien tai vähäpäästöisten alusten, käyttöönotto.

EU:n tulevilla **kestävän matkailun strategialla edistetään edelleen matkailuekosysteemin**, mukaan lukien risteily- ja veneilyala, **kestävää kasvua**.

<sup>48</sup> Esimerkiksi lastinkäsittely (mukaan lukien konttiterminaalit), varastointipalvelut, välitystoiminta ja huolinta.

<sup>49</sup> Unionin tuomioistuimen vuonna 2017 antaman Singaporen lausunnon perusteella, jossa vahvistettiin, että EU:lla on yksinomainen toimivalta neuvotella ja tehdä kansainvälisiä meriliikennepalveluja koskevia sopimuksia, jos tällaiset sopimukset voivat vaikuttaa voimassa oleviin EU:n sääntöihin tai muuttaa niitä.

<sup>50</sup> [Global Gateway – International Partnerships – Euroopan komissio](#).

<sup>51</sup> [JOIN\(2025\) 26 final](#).

### *Lippulaivatoimet*

- *Jatketaan työtä IMO:ssa maailmanlaajuisten ratkaisujen löytämiseksi ja tarkistetaan asiaa koskevaa EU:n lainsäädäntöä ottaen huomioon IMO:n maailmanlaajuiset toimenpiteet kaksinkertaisen maksun välttämiseksi.*
- *Pohditaan, miten EU:n päästökauppajärjestelmän ja FuelEU Maritime -aloitteen meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehystä yksinkertaistetaan ja meriliikennetoiminnan hallinnollisia muodollisuuksia virtaviivaistetaan.*
- *Pyritään saavuttamaan maailmanlaajuiset tavoitteet muun muassa edistämällä osallistumista IMO:n työhön, tukemalla strategisia kumppanuuksia kolmansien maiden kanssa ja varmistamalla maailmanlaajuisten meriliikennemarkkinoiden moitteeton toiminta.*

## **4. TURVAAMINEN JA SUOJAUS**

**Merenkulkualaan kohdistuu yhä enemmän uhkia** sekä meren pinnalla että sen pohjassa. Uhkat korostavat, että EU:n puolustuksen, arktisen alueen turvallisuuden, kriittisen infrastruktuurin turvaamisen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden tukemiseksi tarvitaan vankkoja **merivoima-, jäänmurto-, vedenalaisia ja kaksikäyttövalmiuksia**. Näihin haasteisiin vastaaminen voi luoda kasvumahdollisuuksia EU:n meriteollisuudelle, sillä se voi muun muassa hyödyntää ja edistää kaksikäyttöisten alusten, alustojen ja teknologioiden tuotantoa.

### ***4.1 Euroopan merivoimien teollisen ja teknologisen perustan vahvistaminen***

Kehittyvä geopoliittinen maisema edellyttää, että merivoimille kehitetään huippuluokan järjestelmiä, laivoja ja alustoja, jotka kykenevät toimimaan integroidusti haastavissa, monialaisissa uhkaympäristöissä, mukaan lukien tarvittaessa äärimmäiset ilmastolliset ja maantieteelliset ympäristöt (esimerkiksi arktiset ympäristöt).

Vuoden 2030 puolustusvalmiustavoitteiden saavuttamiseksi on EU:n ja kansallisten etujen mukaista laajentaa merivoimien tuotantokapasiteettia<sup>52</sup>. **Jäsenvaltiot voivat hyödyntää ReArm Europe -suunnitelman erilaisia mahdollisuuksia<sup>53</sup> – tavoitteena ottaa käyttöön jopa 800 miljardia euroa puolustusmenoihin vuoteen 2030 mennessä –** vahvistaakseen merivoimien teollisia ja teknologisia valmiuksia. Tähän sisältyvät standardoitujen rajapintojen ja protokollien kehittämisen tukeminen, eurooppalaisten merivoimien yhteentoimivuuden helpottaminen, eri valmistajien järjestelmien integrointi ja strategisten valmiuksien alueiden edistäminen<sup>54</sup>.

---

52 Komissio arvioi EU:n merivoimien alan tarpeet, toimitusketjun, EU-riippuvuuden asteen ja tarpeen ylläpitää strategisia varastoja. Tutkimus on tarkoitus käynnistää vuoden 2026 kolmannella neljänneksellä Horisontti Eurooppa -työohjelman 2026–2027 puitteissa (yhteisen tutkimuskeskuksen tieteelliset ja tekniset palvelut, vesiliikenteen toimitusketjun häiriönsietokyky).

<sup>53</sup> JOIN(2025) 27 final.

<sup>54</sup> Mukaan lukien kaksikäyttöalukset ja -teknologiat, offshore- ja vedenalaisten infrastruktuurien ylläpitoon tarkoitettut erikoisalukset (esimerkiksi kaapelinlasku-, huolto- ja korjausalukset) sekä merikuljetuksia koskevat valmiudet (esimerkiksi lautat, jäänmurtaajat, sairaalalaivat, miehistönkuljetusalukset, offshore-tukialukset, ruoppaajat ja hinaajat).

Euroopan puolustusrahasto vahvistaa edelleen EU:n merivoimajärjestelmien integroijien ja laiteoimittajien valmiuksia tukemalla yhteistyöhön perustuvia tutkimus- ja kehitysaiheita voimavarojen kehittämissuunnitelman painopisteiden<sup>55</sup> mukaisesti.

Lisäksi **Euroopan puolustusteollisuusohjelmalla** (EDIP) tuetaan teollisuuden tuotantokapasiteetin lisäämistä korvaamalla yhteishankintojen yhteistyökustannukset. Sillä tuetaan myös siirtymistä prototyypistä laajamittaiseen tuotantoon, ja se toimii siltana Euroopan puolustusrahaston tukemalle tutkimus- ja kehystoiminnalle.

#### **4.2 Teknologisen johtoaseman varmistaminen merellisen tilannetietoisuuden alalla**

Kriittisen vedenalaisen, satama- ja offshore-infrastruktuurin suojaaminen edellyttää monialaista lähestymistapaa, johon sisältyy muun muassa miehittämättömiä vedenalaisia ja pinta-aluksia, antureita, varhaisvaroitusjärjestelmiä, vedenalaisia viestintäjärjestelmiä, laukaisu- ja palautusjärjestelmiä sekä droonitukialuksia. Hallitusten ja teollisuuden välistä yhteistyötä on tiivistettävä, jotta voidaan luoda monimutkaisia tilannetietoisuusarkkitehtuureja, joissa kehittyneet teknologiat yhdistyvät ainutlaatuisen ohjaus- ja valvontajärjestelmän avulla. Tämä luo samalla mahdollisuuksia EU:n meriteollisuuden johtoaseman ankkurointiin kehittyvälle strategiselle segmentille.

**Kaapeliturvallisuutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma<sup>56</sup>**, jossa esitellään merenalaisten kaapeleiden yhdenmisen valvontamekanismin kehittämistä merialuekeskusten avulla, sekä **droonien turvallisuutta ja niiden torjuntaa koskeva toimintasuunnitelma<sup>57</sup>**, johon sisältyy drooneja koskevia teollisia toimenpiteitä, kuten yhteishankinta-aloite, auttavat varmistamaan oikea-aikaiset uhkien havaitsemis- ja torjuntavalmiudet.

**EU:n tason merellisen tilannetietoisuuden lisäämiseksi avaruudesta merenpohjaan** ja puuttuvien valmiuksien korjaamiseksi on tärkeää hyödyntää Euroopan merenkulun teollista perustaa valtamerisopimuksen ja muiden alalla käynnissä olevien EU:n aloitteiden<sup>58</sup> pohjalta, jotta voidaan tukea edelleen

- teknologioiden ja sotilas-/kaksikäyttöjärjestelmien tutkimus- ja kehitystyön lisäämistä – johtamista, valvontaa, viestitoimintaa, tiedustelua, valvontaa ja taktista tiedustelua varten
- miehittämättömien meridroonien ja sota-alusten, rannikkovartioston ja satamaviranomaisten tietoliikennejärjestelmien yhteishankintaa, mikä varmistaa koordinoinnin
- investointeja sellaisten kyberturvallisuusratkaisujen ja yhdenmisten järjestelmien kehittämiseen, joissa valvontavalmiuksia yhdistetään, jotta merelliseen turvallisuuteen ja satamien suojelemaan voidaan soveltaa kattavaa, koordinoitua lähestymistapaa.

---

<sup>55</sup> Meritaistelut ja merivalvontaoperaatiot kaikilla kolmella keskeisellä alalla eli merivoimien nykyisten pintataistelujärjestelmien, merivoimien seuraavan sukupolven pintataistelujärjestelmien sekä pitkän kantaman aseistettujen ja miehittämättömien merijärjestelmien uudistaminen. Ks. tarkemmin: Euroopan puolustusvirasto – EU:n voimavarojen kehittämisen prioriteetit 2023.

<sup>56</sup> JOIN(2025) 9 final.

<sup>57</sup> COM(2026) 81.

<sup>58</sup> Esimerkiksi Euroopan unionin merellinen turvallisuusstrategia (14280/23), yhteinen merialueiden valvonnan tietojenvaihtoympäristö, kaapeliturvallisuutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma, droonien turvallisuutta ja niiden torjuntaa koskeva toimintasuunnitelma, EMSAn isännöimät keskuskeskukset sekä EU:n avaruusohjelma (asetus (EU) 2021/696), jolla perustetaan Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM ja avaruusturvallisuuspalveluja, joilla tuetaan merenkulkua, valvontaa, viestintää ja tilannetietoisuutta.

Tässä yhteydessä komissio kannustaa jäsenvaltioita hyödyntämään EDIP:n tarjoamia mahdollisuuksia, erityisesti mahdollisuutta perustaa yhteistä etua koskevia eurooppalaisia puolustushankkeita, myös merellisen tilannetietoisuuden alalla.

#### **4.3 Sotilaallisen liikkuvuuden ja hätätilanteisiin varautumisen tukeminen**

Sotilaallista liikkuvuutta koskevassa yhteisessä tiedonannossa<sup>59</sup> korostetaan kaksikäyttöliikenteen, myös merenkulun, merkitystä sotilaallisen liikkuvuuden ja hätätilanteisiin varautumisen mahdollistamisessa. Siinä painotetaan myös, että EU:n on laajennettava teollista kapasiteettiaan sotilaallisen liikkuvuuden valmiuksien toteuttamiseksi. Tältä osin eurooppalaisten lauttojen kaksikäyttöpotentiaali on tärkeä. Sillä voi olla keskeinen rooli joukkojen, ajoneuvojen ja laitteiden nopeassa, tehokkaassa kuljetuksessa lyhyen ja keskipitkän matkan meriväylillä sekä evakuoinnissa ja hätäaputoimissa. Tämä tarjoaa mahdollisuuksia jälleenrakentaa eurooppalaista teollisuuskapasiteettia tällä strategisella segmentillä ja luoda lumipallovaikutusta merenkulun valmistusteollisuuden tuotantopohjalle.

Tätä varten komissio ehdottaa **kaksikäyttölauttojen rakentamisen tukimekanismin<sup>60</sup> perustamista**. Näin voidaan saada liikkeelle rahoitusvaroja investointeihin, jotka liittyvät Euroopassa rakennettujen ja strategisesti tärkeillä reiteillä käytettävien kaksikäyttölauttojen erityisiin sotilasspesifikaatioihin. Osana tätä ohjelmaa komissio tekee yhteistyötä Euroopan puolustusviraston ja mahdollisesti EMSAn sekä EU:n sotilasesikunnan kanssa kehittääkseen kaksikäyttöisiä meriliikenteen resursseja koskevia standardeja, joilla täydennetään ehdotettua sotilaallista liikkuvuutta koskevaa asetusta<sup>61</sup> ja varmistetaan yhdenmukaisuus Naton standardien kanssa.

Komissio pyrkii lisäksi saamaan vankat, sitovat IMO:n kyberturvallisuussäännöt siviilialuksiin kohdistuvien yleisten merenkulun kyberriskien vähentämiseksi EU:n vastaavien toimenpiteiden – kuten NIS 2 -direktiivin<sup>62</sup>, kyberkestävyyssäädöksen<sup>63</sup> ja tuoreen ehdotuksen tarkistetuksi kyberturvallisuusasetukseksi<sup>64</sup> – mukaisesti. Näin pyritään vahvistamaan EU:n kyberturvallisuuden häiriönsietokykyä ja valmiuksia entisestään näiden kasvavien uhkien varalta.

#### ***Lippulaivatoimet***

- *Tuetaan merivoimien teollisuuden tuotantokapasiteetin lisäämistä muun muassa uudella Euroopan puolustusteollisuusohjelmalla ja ReArm Europe -suunnitelmalla.*
- *Ehdotetaan kaksikäyttölauttojen rakentamisen tukiohjelman toteuttamista.*

## **5. INNOVAATIOIDEN SAATAVUUS**

Innovointi ja investoinnit kehittyneisiin teknologioihin, kuten puhtaaseen teknologiaan, kiertotalouteen, digitalisaatioon, automaatioon, tekoälyyn ja älykkääseen alussuunnitteluun, ovat olennaisen tärkeitä sekä EU:n merenkulun valmistusteollisuuden

<sup>59</sup> JOIN(2025) 846 final.

<sup>60</sup> Tarvittaessa asiaa koskevien valtioneuvoston päätösten mukaisesti.

<sup>61</sup> SWD(2025) 847 final.

<sup>62</sup> Direktiivi (EU) 2022/2555.

<sup>63</sup> Asetus (EU) 2024/2847; siinä edellytetään, että digitaalisia elementtejä sisältävien tuotteiden on täytettävä kyberturvallisuusvaatimukset. Vaikka laivavarusteet eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan, sitä voidaan silti soveltaa merenkulkualan sellaisten tuotteiden osalta, joita ei ole luokiteltu laivavarusteiksi, kuten ohjelmistojen osalta.

<sup>64</sup> COM(2026) 11.

että meriliikennealan kilpailukyvyyn, kestävyys ja häiriönsietokyvyn tehostamiseksi. Siksi on ratkaisevan tärkeää poistaa niiden esteet, kuten sääntelyn epävarmuus, julkisten ja yksityisten tutkimus- ja innovointi-investointien hajanaisuus sekä rajallinen testauskapasiteetti.

### ***5.1 Parannetaan poliittisia puitteita, jotta voidaan edistää EU:n johtoasemaa innovatiivisissa teknologioissa***

EU:n vesiliikenteen ekosysteemin tulevaisuus riippuu kyvystä tunnistaa ja laajentaa uusia teknologisia ratkaisuja puhtaan teknologian ja digitaalisten ja automatisoitujen järjestelmien aloilla sekä tarjota kohdennettua poliittista tukea EU:n teollisen perustan vahvistamiseksi.

Esimerkiksi polttokennot, sähkö- ja tuulivoima, hajapäästöjen hallinta, hiilidioksidin kuljetus, hiilidioksidin talteenotto ja varastointi, maasähkön jakelu ja avomerellä tuotettu uusiutuva energia<sup>65</sup> ovat vain osa teknologioista, jotka tarjoavat merkittäviä päästövähennyspotentiaaleja ja markkinamahdollisuuksia. Suurin osa niistä on tunnustettu nollanettoteollisuussäädöksessä, jonka tavoitteena on lisätä EU:n nettonollateknologioiden valmistuskapasiteettia vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi EMSAn viimeaikaisissa tutkimuksissa tuodaan esiin ilmavoitelun edut, ja IMO:n työ akkuja, edistynyttä hukkalämmön talteenottoa, polttokennoja ja hiilidioksidin talteenotto- ja varastointijärjestelmiä koskevien ohjeiden osalta on edistynyt.

**Tuuliavusteinen käyttövoima** on esimerkki teknologiasta, joka perustuu vahvaan eurooppalaiseen valmistusosaamiseen<sup>66</sup>. Tukeakseen sen käyttöönottoa komissio pyrkii tarkentamaan tuulivoiman laskentamenetelmiä ja korjaamaan sääntelyn puutteet EU:n ja IMO:n tasolla.

Lisäksi **ydinkäyttövoima**, mukaan lukien pienet modulaariset ydinreaktorit (SMR) ja edistyneet modulaariset ydinreaktorit, edellyttää koordinoitua strategista valvontaa, joka perustuu maailmanlaajuisen kiinnostuksen lisääntymiseen ja teollisuuden varhaiseen kehitykseen. Komissio jatkaa työtä sellaisen vankan poliittisen kehyksen luomiseksi, joka mahdollistaa ydinvoiman käytön kaupallisessa merenkulussa<sup>67</sup> ja edistää maailmanlaajuisen teknologisen ja teollisen johtoaseman saavuttamista.

Komissio koordinoi EMSAn tukemana teknologisen kehityksen, myös teknologisen valmiuden ja turvallisuuden, arviointia. Jotta voidaan vähentää investointiriskejä ja edistää ratkaisujen skaalaamista, lupaavaa teknologista kehitystä arvioidaan edelleen ja se otetaan huomioon EU:n lainsäädännössä, kuten FuelEU Maritime -asetuksessa ja EU:n kestävyysluokitusjärjestelmässä<sup>68</sup>, sekä tarvittaessa IMO:n tasolla.

Komissio päivittää tarvittaessa EU:n sisämarkkinakehystä innovoinnin ja puhtaan teknologian käyttöönoton tukemiseksi tietyillä merenkulun valmistusteollisuuden aloilla. Se ehdottaakin **kohdennettua tarkistusta liikkuvien työkonoiden päästöistä annettuun**

---

<sup>65</sup> Esimerkiksi meritulivoiman perustukset ja kellukkeet, vuorovesivirtausenergia sekä aaltoenergian offshore-sähköasemat ja -muuntimet.

<sup>66</sup> Viiden viime vuoden aikana ala on saanut yli 36 miljoonaa euroa Horisontti Eurooppa -puiteohjelman rahoitusta.

<sup>67</sup> Myös erityisellä aiheella Horisontti Eurooppa -puiteohjelman klusterin 5 vuoden 2027 työohjelman ehdotuspöytäkirjassa.

<sup>68</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2021/2139, annettu 4 päivänä kesäkuuta 2021, asetuksen (EU) 2020/852 täydentämisestä.

**asetukseen<sup>69</sup>**, jotta liikkuvien työkonoiden moottoreissa voidaan sisävesialuksilla käyttää vertailupolttoaineena vetyä. Lisäksi **käynnissä olevassa huvivedirektiivin<sup>70</sup> arvioinnissa keskitytään uusien vesikulkuneuvojen ja uusien käyttövoimajärjestelmien sääntöjen arviointiin.**

Autonomisten alusten turvallisen käyttöönoton edistämiseksi komissio pyrkii luomaan **sääntelykehysten miehittämättömille merenkulkuratkaisuille** sekä IMO:n että EU:n tasolla. EU:n vuodesta 2016 tekemä meriliikenteen autonomisia pinta-aluksia (MASS) koskeva työ on edistänyt IMO:n MASS-säännöstöä, joka on tarkoitus hyväksyä vuonna 2026 ja tulee pakolliseksi vuoteen 2032 mennessä. Ennen autonomisten alusten laajamittaista käyttöönottoa komissio laatii EMSAn tukemana **EU:n ohjeistusta ja parhaita käytäntöjä, jotka koskevat tiettyjä testejä ja kokeita merellä, sekä riskinarvioinnin<sup>71</sup>**, jolla tuetaan täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja edistetään EU:n teknistä johtajuutta.

## ***5.2 Synergioiden edistäminen, koordinointi ja esteiden poistaminen innovoinnin teollisen laajentamisen tieltä***

**Vankistaakseen EU:n teknologista johtoasemaa** komissio pyrkii vahvistamaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä vuosien 2028–2034 Horisontti Eurooppa -puiteohjelman painopistealoilla portfoliolähestymistavan pohjalta. Vesiliikenteessä tämä perustuu nykyisen yhteissuunnitellun **päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden saavutuksiin EU:n toimien vahvistamiseksi ja laajentamiseksi** tällä alalla, jotta voidaan edistää hiilestä irtautumisen, digitalisaation, automaation ja kiertotalouden välisiä synergioita ja skaalata vaikutuksia laajemmassa vesiekosysteemissä.

Komissio kannustaa **jäsenvaltioita tukemaan edelleen innovoinnin nopeaa käyttöönottoa, mukaan lukien testialustat ja sääntelykokeilut**, mikä edistää Euroopan meriteknologista johtoasemaa, teollista suvereniteettia ja kaksoissiirtymää koskevia tavoitteita. Tulevalla **EU:n valtameritutkimus- ja -innovointistrategialla** parannetaan valtameriteknologioiden, kuten vedenalaisen robotiikan, testausprosesseja eri sovelluksissa, jotta EU:n valmistajat voivat ottaa niitä käyttöön nopeammin ja halvemmalla.

Pannessaan täytäntöön **tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja koskevaa eurooppalaista strategiaa<sup>72</sup>** komissio kartoittaa ja arvioi tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja myös vesiliikenteen kannalta. Se edistää myös EU:n merenkulkualan startup-yritysten, scale-up-yritysten, pk-yritysten ja midcap-yritysten mahdollisuuksia käyttää tällaisia infrastruktuureja.

Auttaakseen **estämään EU:n rahoittaman teknologian vuotamisen** komissio kiinnittää huomiota tutkimuksen ja innovoinnin turvallisuuteen varmistamalla nykyisten välineiden järjestelmällisen, tiukan täytäntöönpanon<sup>73</sup> ja tunnistamalla jäljellä olevat puutteet.

<sup>69</sup> Asetus liikkuviin työkonisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppihyväksyntään liittyvistä vaatimuksista (asetus (EU) 2016/1628).

<sup>70</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/53/EU, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta, ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

<sup>71</sup> Esimerkiksi EMSAn kehittämä riskiperusteinen arviointiväline RBAT.

<sup>72</sup> COM(2025) 497 final/2.

<sup>73</sup> Komissio voi esimerkiksi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa estää tiettyjä kolmansien maiden yhteisöjä tai tiettyjen kolmansien maiden määräysvallassa olevia EU:n yhteisöjä osallistumasta tutkimuksen ja innovoinnin sekä digitaalisten valmiuksien käyttöönottohankkeisiin unionin strategisten voimavarojen, etujen, autonomian tai

Komissio käynnistää **valtamerten havainnointia koskevan EU:n aloitteen OceanEye**, joka on yksi eurooppalaisen valtamerisopimuksen kulmakivistä. Valtamerten havainnoinnin tehostaminen ja siihen liittyvän teknologian kehittäminen luo uusia mahdollisuuksia EU:n meriteollisuuden valmistajille.

### ***Lippulaivatoimet***

- *Päivitetään sääntelykehystä EU:n johtoaseman edistämiseksi innovatiivisissa teknologioissa, mukaan lukien tuulikäyttövoima, ydinkäyttövoima ja autonomiset alukset.*
- *Vahvistetaan ja laajennetaan vesiliikennealan tutkimus- ja innovointituen soveltamisalaa nykyisen yhteissuunnitellun päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden saavutusten pohjalta.*
- *Käynnistetään valtamerten havainnointia koskeva EU:n aloite (OceanEye).*

## **6. RAHOITUKSEN JA INVESTOINTIEN SAATAVUUS**

Viimeaikaisissa tutkimuksissa arvioidaan, että EU:n aluskannan hiilestä irtautumisen vuotuiset rahoitustarpeet ovat 2,4–8,5 miljardia euroa. Sisävesiliikenteen aluksille ja erityissegmenteille, kuten merituulivoima-aluksille, merikaapelialuksille ja kehittyville valtameriteknologioille, on tunnistettu merkittäviä investointitarpeita<sup>74</sup>. Lisäksi EU:n telakoiden digitaalisen siirtymän arvioidaan edellyttävän vähintään 3–7,5 miljardin euron investointeja. Näiden investointitarpeiden täyttäminen edellyttää EU:n nykyisen ja tulevan rahoituksen koordinoitua käyttöä, kansallisia toimenpiteitä ja toimia yksityisen pääoman houkuttelemiseksi koko investointipolun ajan. Erityiset neuvonta-, vastaavuus- ja hankejatkomotyökalut, kuten EU:n Ship Financing Portal, BlueInvest, Yritys-Eurooppaverkosto, EIP:n neuvontapalvelut InvestEU-neuvontakeskuksen kautta ja innovaatorahaston hankekehitystuki, helpottavat resurssien saatavuutta ja luovat suotuisat olosuhteet hankkeiden rahoitukselle.

Komissio kehottaa jäsenvaltioita, rahoituslaitoksia ja kansallisia kehityspankkeja lisäämään vesiliikenteen hankkeille annettavaa tukea, mukaan lukien sekä alusten rakentamisen että hankintojen rahoituksen takaukset, soveltuvin osin valtioneuvoston mukaisesti.

### ***6.1 Investointien rahoittaminen EU:n välineillä***

Vuosina 2026 ja 2027 komissio aikoo saada liikkeelle laajan valikoiman käytettävissä olevia resursseja ja olemassa olevia välineitä EU:n vesiliikennealan klusterin, mukaan lukien merenkulun valmistusteollisuus ja meriliikenne, tukemiseksi investointisyklin aikana.

Kohdennetut avustukset, tehokkaat riskinjakomekanismit ja innovatiiviset rahoitusjärjestelmät ovat avainasemassa alan yksityisten investointien lisäämiseksi. Tältä osin komissio **tukee aluskaluston uudistamista ja hiilestä irtautumista** keskittyen erityisesti lauttoihin ja rannikkoaluksiin **Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa** vuonna 2026 toteutettavalla ehdotuspyynnöllä. Toimella pyritään edistämään EU:n meriliikennealan siirtymää tukien samalla eurooppalaisen merialueen, kotimaisen

---

turvallisuuden suojaamiseksi. Se voi myös arvioida vaikutuksia EU:n rahoittamasta tutkimuksesta saatujen Horisontti Eurooppa -puiteohjelman tulosten (mukaan lukien teollis- ja tekijänoikeudet) siirtämisestä assosioitumattomiin kolmansiin maihin ja vastustaa tällaisia siirtoja.

<sup>74</sup> [Euroopan investointipankki, European Blue Champions: Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

valmistuskapasiteetin ja Made in EU -teknologioiden kehittämistä. Vuodesta 2014 lähtien Verkkojen Eurooppa -välineestä on myönnetty jo 220 miljoonaa euroa tukea erityyppisille aluksille ja tukitoimille. Lisäksi komissio **muutti helmikuussa 2026 Verkkojen Eurooppa -välineen digitaalista työohjelmaa osoittaakseen 347 miljoonaa euroa strategisiin merikaapelihankkeisiin** ja käynnisti 20 miljoonan euron ehdotuspyynnön Euroopan korjausvalmiuksien parantamiseksi.

**InvestEU-ohjelman** kautta komissio odottaa **saavansa vuoteen 2027 mennessä liikkeelle noin 1–1,5 miljardia euroa<sup>75</sup> vesiliikennealan investointeja**, joista kolmannes toteutuu vuosina 2026–2027, mukaan lukien kaluston uudistaminen ja jälkiasennus kaikissa kehitysvaiheissa<sup>76</sup>. Lupaava aloite on myös äskettäin perustettu pääomapohjainen Atlante Marine -rahasto<sup>77</sup>. Lisäksi **Blue Economy -tuote<sup>78</sup>, joka on InvestEU-ohjelman ja EMKVR:n<sup>79</sup> tukema** ja EIP-ryhmän toteuttama, tarjoaa riski- ja yksityisiä pääomasijoituksia startup-yrityksille ja pk-yrityksille, myös laivanrakennukseen ja jälkiasennukseen, meriliikenteeseen ja siniseen bioteknologiaan. Sen **tavoitteena on saada liikkeelle noin 800 miljoonaa euroa investointeja.**

**Komissio on osoittanut innovaatorahaston kautta 20 miljoonaa EU:n päästökauppajärjestelmän päästöoikeutta (1,5 miljardia euroa<sup>80</sup>)** vuoteen 2030 saakka demonstrointia ja käyttöönottoa varten tukeakseen päästöjen vähentämistä ja edistääkseen innovointia merenkulkualalla satamista laivanrakennukseen. Rahastosta on vuodesta 2020 lähtien tuettu 13:a merialan hanketta noin 600 miljoonalla eurolla<sup>81</sup>. Näiden tulosten pohjalta ja osana sitoumusta osoittaa alalle 20 miljoonaa EU:n päästökauppajärjestelmän päästöoikeutta komissio avaa vuonna 2027 **erityisen merenkulkua koskevan ehdotuspyynnön**. Komissio määrittää ehdotuspyynnön talousarvion ja laajuuden tarpeen mukaan erityisesti innovaatorahaston jäljellä olevan talousarvion ja päästökauppajärjestelmän hinnoittelun perusteella. Lisäksi komissio arvioi tulevien yleisten ehdotuspyyntöjen osalta innovaatorahaston täytäntöönpanoa ja sen merialan hankkeita koskevia erityisiä etuuskohteluseränsä edistääkseen meriliikenteen hiilestä irtautumista edelleen. Jäsenvaltioita kannustetaan hyödyntämään innovaatorahaston varoja sen ”huutokauppa palveluna”- ja ”avustukset palveluna” -mekanismien kautta, jotta merialan hankkeiden tukemiseen voidaan osoittaa lisää kansallisia varoja.

Komissio on jo vuosina 2021–2024 myöntänyt 345 miljoonaa euroa Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta. **Lisäksi se myöntää 184,5 miljoonaa euroa vesiliikennettä koskevien tutkimus- ja innovointitoimien rahoittamiseen vuoteen 2027 mennessä<sup>82</sup>**, mukaan lukien 159,5 miljoonaa euroa päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden rahoittamiseen ja 8 miljoonaa euroa kiinteäoksidipolttokeinoja<sup>83</sup> koskevaan aiheeseen.

<sup>75</sup> InvestEU-ohjelman jo tukemia investointialoja ovat vähäpäästöiset ja päästöttömät lautat, merituulipuistot, merituulivoima-alan miehittämättömät pinta-alukset, tuuliväestöinen käyttövoima ja vedenalainen teknologia.

<sup>76</sup> Muun muassa laajentamalla monialaisia InvestEU-tuotteita, joita voidaan käyttää pk-yritysten tukemiseen meriliikenne- ja laivanrakennusaloilla, mukaan lukien Euroopan innovaationeuvoston rahaston (EIC-rahasto) hallinnoimat kestävyystakuu sekä digitalisaatio- ja innovointitakuu.

<sup>77</sup> Rahastoa tukee Euroopan investointirahasto (EIR) InvestEU-ohjelman kautta, ja se keskittyy erityisesti pienten ja keskisuurten omistajien kaluston energiasiirtymän helpottamiseen.

<sup>78</sup> Euroopan investointirahaston toteuttama.

<sup>79</sup> Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahasto.

<sup>80</sup> Hintana on 75 euroa EU:n päästöoikeutta kohti.

<sup>81</sup> Tämän lisäksi ala hyötyy vielä suuremmista määrärahoista, jotka on osoitettu liikenteen kannalta merkityksellisiin sähköpolttoainehankkeisiin.

<sup>82</sup> Horisontti Eurooppa -työohjelmien 2025 ja 2026–2027 kautta.

<sup>83</sup> HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Multi-fuel SOFC powertrain for maritime transport.

**Merivoimien tutkimus- ja kehitystoimintaan**<sup>84</sup> on saatavilla 130 miljoonaa euroa tällä hetkellä (2026) avoinna olevista Euroopan puolustusrahaston ehdotuspyynnöistä, jotka koskevat muun muassa puoliautonomisten pinta-alusten ja merenpohjan infrastruktuurin suojelun parantamista.

Ehdotettu **Euroopan kilpailukykyrahasto** voi seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä auttaa alaa saamaan EU:n innovaatioita markkinoille. Komissio voisi Euroopan kilpailukykyrahaston puitteissa tukea investointeja puhtaisiin, digitalisoituihin aluksiin sekä laivanrakennuksen, offshore-energiantuotannon ja sinisen bioteknologian innovointiin ja nykyaikaistamiseen. Euroopan kilpailukykyrahasto voisi myös tukea yhteistyöhön perustuvaa puolustusalan tutkimus- ja innovointitoimintaa, teollisuuden scale-up-yrityksiä sekä siviili- ja sotilasresurssien kaksikäyttöä<sup>85</sup>. Euroopan kilpailukykyrahaston rahoitustukea ehdotetaan koordinoitavaksi tiiviisti tulevan **Horisontti Eurooppa -puiteohjelman**<sup>86</sup> rahoituksen kanssa.

EIP-ryhmä, joka myöntää vuosittain keskimäärin<sup>87</sup> 600 miljoonaa euroa hankkeisiin, jotka koskevat laajempaa vesiliikennettä – myös meriliikennettä –, on edelleen sitoutunut tukemaan alan rahoitustarpeita ja helpottamaan kaikenkokoisten yritysten rahoituksen saantia<sup>88</sup>. Ryhmä on valmis varmistamaan uskottavan etenemistavan innovointi- ja pilottihankkeista täysimittaiseen käyttöönottoon muun muassa InvestEU:n tukeman TechEU-ohjelman<sup>89</sup> avulla.

## **6.2 Tukitoimenpiteiden hyödyntäminen Euroopan, kansallisella ja alueellisella tasolla**

Jäsenvaltioiden tai alueiden toteuttamat, yhteisesti hallinnoidut rahastot voivat tukea uuden monivuotisen rahoituskehityksen ehdotuksen mukaisia investointeja kansallisten ja alueellisten kumppanuussuunnitelmien kautta tämän strategian tavoitteiden mukaisesti<sup>90</sup>.

Hiilestä irtautumisen rahoittamista varten voidaan ottaa käyttöön merkittäviä kohdennettuja resursseja EU:n päästökauppajärjestelmästä (ETS) saatavien tulojen kautta, jotka EU:n jäsenvaltiot huutokauppaavat järjestelmän merenkulkuun laajentamisen jälkeen. Koska jäsenvaltioita vaaditaan lain mukaan käyttämään EU:n päästökauppajärjestelmästä saatavia tuloja ilmastotoimenpiteisiin tehtäviin investointeihin, komissio **kannustaa vahvasti jäsenvaltioita kohdentamaan osan päästökauppajärjestelmän tuloista** merenkulun hiilestä irtautumista koskeviin investointeihin koko Euroopan meriklusterissa<sup>91</sup>. Vaikutusten maksimoimiseksi ja

---

<sup>84</sup> Vuodesta 2019 lähtien EU:n tasolla on varattu ja sidottu yhteensä 1,1 miljardia euroa merivoimien valmiuksien parantamiseen. Euroopan puolustusteolliseen kehittämissuunnitelmaan, puolustusalan tutkimusta koskevaan unionin valmistelutoimeen ja Euroopan puolustusrahastoon liittyviin hankkeisiin, jotka on käynnistetty, jotka ovat käynnissä tai jotka on saatettu päätökseen (vuosina 2019–2024), sisältyy 35 yhteistyöhanketta, joihin on sidottu 834,9 miljoonaa euroa. Tuotoksena on kuusi prototyyppiä, ja vuoteen 2030 mennessä odotetaan kymmentä lisää. Euroopan puolustusrahaston ehdotuspyyntöihin on varattu 142 miljoonaa euroa, ja hankkeet ovat parhaillaan (2025) valintavaiheessa.

<sup>85</sup> Esimerkiksi kannustimet kaksikäyttöisten kuljetusvälineiden hankintaan sekä teollisten valmiuksien vahvistamisen, nykyaikaistamisen, laajentamisen ja käyttötarkoituksen muuttamisen tukeminen sotilaallista liikkuvuutta edistävien ja parantavien tuotteiden tuotantoa ja ylläpitoa samoin kuin henkilöstön koulutusta, uudelleen koulutusta ja täydennyskoulutusta varten.

<sup>86</sup> Horisontti Eurooppa -puiteohjelman II pilarin kilpailukykyä koskevat tutkimus- ja innovointiyhteistyötoimet sisällytetään Euroopan kilpailukykyrahaston työohjelmien niille varattuun osaan.

<sup>87</sup> Vuosina 2015–2024.

<sup>88</sup> Muun muassa meriliikenteen, innovoinnin, kehittyneen valmistuksen ja puolustuksen aloilla.

<sup>89</sup> [TechEU – eurooppalaisten innovoijien keskitetty asiointipiste](#).

<sup>90</sup> Tarvittaessa myös asiaa koskevien valtioneuvoston päätösten mukaisesti.

<sup>91</sup> Tällaisia ovat muun muassa kestävien polttoaineiden tuotanto ja käyttöönotto, alusten energiatehokkuuden parantaminen, aluskannan uudistaminen, investoinnit innovatiivisiin puhtaisiin meriteknologioihin sekä kestävä infrastruktuuri ja maasähkön jakelu satamissa.

synergiavaikutusten aikaansaamiseksi EU:n tasolla – myös varustamoiden, telakoiden, teknologian ja polttoaineiden toimittajien sekä satamien sidosryhmien välillä – komissio koordinoi jäsenvaltioiden toimia ja helpottaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa, mahdollisesti myös ohjeistuksen avulla.

Jotta voidaan edelleen helpottaa merenkulun hiilestä irtautumista ja tukea EU:n teollisuuden häiriönsietokykyä ja johtajuutta, komissio harkitsee tulevassa päästökauppajärjestelmän uudelleentarkastelussa **erityistä EU:n mekanismia, jolla tuetaan suoraan varustamoja päästökauppajärjestelmän päästöoikeuksilla** kestävien polttoaineiden ja puhtaiden käyttövoimateknologioiden käyttöönotossa, mikä on yhteydessä kohdennettuihin EU:n etusijaa koskeviin perusteisiin.

Komissio kehottaa jäsenvaltioita hyödyntämään uutta **puhtaan teollisen kehityksen ohjelmaan liittyvää valtiontukikehystä**, jotta voidaan tukea investointeja teollisuuden hiilestä irtautumiseen ja energiatehokkuuteen, myös merenkulun valmistusteollisuuden tuotantolaitoksissa, sekä lisätä merenkulun kannalta merkityksellisten nettonollateknologioiden<sup>92</sup> valmistuskapasiteettia.

Tulevat **maakuljetusalaa ja multimodaalista kuljetusta koskevat suuntaviivat** ja uusi **liikennealan ryhmäpoikkeusasetus** mahdollistavat investointitukitoimenpiteet, joiden tarkoituksena on tukea sisävesiliikenteen aluskannan uusimista<sup>93</sup> ja nostureiden asentamista sisävesialuksiin. Ne mahdollistavat myös toimintatukitoimenpiteet, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia siirryttäessä multimodaalisiin vaihtoehtoihin, kuten lähimerenkulkuun tai sisävesiliikenteeseen, verrattuna pelkkiin maantiekuljetuksiin.

### ***6.3 Alusten rahoitusta koskevien sääntelykysymysten ratkaiseminen***

Euroopan pankkien hallussa olevien maailmanlaajuisten laivasalkkujen osuus on pienentynyt jatkuvasti viime vuosina: se oli 72 prosenttia vuonna 2013 ja 49,7 prosenttia vuonna 2023<sup>94</sup>. Kehityssuuntaukset vaihtelevat eri jäsenvaltioissa – joissakin lasku on jyrkkää, kun taas joissakin pankkien luottamus meriliikenteeseen on vakaa tai jopa kasvaa. Yleisesti ottaen EU:n varustamot etsivät yhä enemmän rahoitusmahdollisuuksia kolmansien maiden pankeilta ja leasinglaitoksilta, jotka tarjoavat houkuttelevia rahoitustuotteita. Tämä tilanne voi aiheuttaa EU:lle strategisen vastuun ja heikentää sen taloudellista turvallisuutta ja teollisuuden etuja, koska ulkomaiset laitokset voivat säilyttää vuokraamiensa alusten omistuksen ja asettaa kotimaisten tuotantopanosten käyttövelvoitteita. Johdonmukaisen, ennakoitavan sääntely-ympäristön olisi autettava kannustamaan alusten rahoitukseen EU:ssa ja rohkaistava sijoittajia sitoutumaan eurooppalaisiin ympäristöystävällisiin merialan hankkeisiin.

Komissio **tarkistaa vesiliikennealaa koskevia EU:n kestävän rahoituksen luokituskriteerejä**<sup>95</sup>, jotta ne vastaisivat paremmin alan ainutlaatuisia tarpeita, teknologisia realiteetteja ja ilmastosiirtymäpolkuja. Uudet kriteerit, jotka odotetaan julkaistavan vuoden 2026 toisella neljänneksellä, voitaisiin ottaa huomioon

<sup>92</sup> Näitä ovat muun muassa polttokennot, vesiliikenteen sähkökäyttöiset käyttövoimateknologiat, tuulivoimateknologiat, hiilidioksidin siirtoteknologiat, hiilidioksidin talteenotto- ja varastointiteknoteknologiat, maasähkön syöttölaitteet, avomerellä tuotetun uusiutuvan energian teknologiat, kuten merituulivoiman perustukset ja kellukkeet, vuorovesivirtausenergian teknologiat, aaltoenergiateknologiat sekä offshore-sähköasemat ja -muuntimet.

<sup>93</sup> Tuki on tarkoitettu pk-yrityksille ja pienille midcap-yrityksille vakuuksien muodossa.

<sup>94</sup> Tutkimus [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

<sup>95</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2021/2139, annettu 4 päivänä kesäkuuta 2021, asetuksen (EU) 2020/852 täydentämisestä.

asiaankuuluvissa valtiontukivälineissä aluskaluston uusimis- ja jälkiasennusinvestointeja<sup>96</sup> varten.

Pääomamarkkinoiden tasolla **EU:n säästö- ja investointiunionin strategia auttaa kanavoimaan enemmän investointeja talouteen** poistamalla esteitä, helpottamalla arvopaperistamista sekä kannustamalla institutionaalsiin investointeihin ja rajat ylittävään pääoman liikkeelle saamiseen.

### ***Lippulaivatoimet***

- *Tuetaan merenkulkukaluston uudistamista ja hiilestä irtautumista nykyisen Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa ja edistetään samalla kotimaista teollisuuden kapasiteettia.*
- *Tarkastellaan tulevan päästökauppajärjestelmän tarkistuksen yhteydessä EU:n mekanismeja, jolla tuetaan kestävien polttoaineiden ja puhtaiden käyttövoimateknologioiden käyttöönottoa.*
- *Kannustetaan jäsenvaltioita osoittamaan osa päästökauppajärjestelmän tuloista merenkulun hiilestä irtautumista koskeviin investointeihin Euroopassa.*
- *Tarkistetaan EU:n kestävyysluokitusjärjestelmän luokituskriteereitä kestäväen rahoituksen saatavuuden parantamiseksi ja kestäviin investointeihin kannustamiseksi.*

## **7. OSAAMISEN JA LAADUKKAIDEN TYÖPAIKKOJEN SAATAVUUS**

EU:n meriklusterissa työskentelyn houkuttelevuuden lisääminen on olennaisen tärkeää. Osaava, motivoitunut työvoima tukee tehokkuutta ja tuottavuutta, mahdollistaa sopeutumisen teknologisiin muutoksiin, varmistaa osaamisen säilyttämisen ja siirtymisen, tukee kestävyystavoitteita sekä edistää kilpailukykyistä, häiriönsietokykyistä ja innovatiivista EU:n merenkulun ekosysteemiä.

### ***7.1 EU:n laivanrakennustyöntekijöiden ja merenkulkijoiden täydennys- ja uudelleen koulutus***

Teknologinen kehitys, vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto sekä lisääntyvä automaatio ja digitalisaatio lisäävät erittäin pätevien merenkulkijoiden, maissa toimivien ammattilaisten sekä laivanrakennus- ja merenkulun valmistusteollisuuden työntekijöiden kysyntää. Strategiset investoinnit koulutukseen ovat tarpeen työvoimapulan ehkäisemiseksi, teollis- ja tekijänoikeuksien turvaamiseksi, riippuvuuden vähentämiseksi EU:n ulkopuolisista työntekijöistä ja taitotiedon turvaamiseksi unionissa.

Mobility Transition Pathway -suunnitelmassa<sup>97</sup> korostetaan merkittäviä täydennys- ja uudelleen koulutustarpeita, ja lisäksi laivanrakennusalan työntekijöistä jopa 40 prosentin odotetaan jäävän eläkkeelle vuoteen 2030 mennessä. Laivanrakennusalan osaamissopimuksessa<sup>98</sup> teollisuuskumppanit sitoutuivat täydennys- ja uudelleen kouluttamaan seitsemän prosenttia työntekijöistä vuosittain ja houkuttelemaan

<sup>96</sup> Yleinen ryhmäpoikkeusasetus, jota tarkistetaan vuonna 2026, sisältää kohtia, jotka koskevat tukea puhtaiden ja päästöttömien alusten hankintaan tai olemassa olevien alusten jälkiasentamiseen. Asiaankuuluvat kohdat sisältyvät myös tammikuussa 2022 hyväksytyihin ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivoihin.

<sup>97</sup> Liikkumisen teollista ekosysteemiä koskeva EU:n siirtymäväylä (2024):

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

<sup>98</sup> Osaamissopimuksen puitteissa on perustettu merenkulun valmistusteollisuuden kannalta merkityksellisiä laaja-alaisia osaamiskumppanuuksia myös ilmailu-, avaruus- ja puolustus alalla sekä merellä tuotettavan uusiutuvan energian alalla.

234 000 uutta työntekijää alalle vuoteen 2030 mennessä. Meriliikennealalla jopa 250 000 merenkulkijaa tarvitsee uudelleen- ja täydennyskoulutusta uusien teknologisten ja polttoaineisiin liittyvien tarpeiden täyttämiseksi.

Komissio tukee koulutuslaitoksia ja työmarkkinaosapuolia alan tarpeiden mukaisesti **nykyisten ja tulevien osaamisvajeiden tunnistamisessa** sekä **uudelleen- ja täydennyskoulutusohjelmien kehittämisessä**<sup>99</sup>.

## **7.2 Liikkuvuus, houkuttelevuus ja laadukkaat työpaikat**

Pätevän henkilöstön houkuttelevuus ja säilyttäminen on edelleen haaste. Komissio on valmis auttamaan jäsenvaltioita tekemään merialan työpaikoista houkuttelevia, edistämään liikkuvuutta merellä ja maissa suoritettavien työtehtävien välillä sekä tukemaan elinikäistä uraa koko meriklusterissa ja työpaikkojen luomista myös rannikko- ja saariyhteisöissä. Klusterin sisäisen liikkuvuuden lisäämiseksi **komissio tukee työmarkkinaosapuolia ja merenkulkualan oppilaitoksia merenkulun ammattien kartoittamisessa**. Tämä auttaa myös säilyttämään kokemusta ja vahvistamaan Euroopan teollista perustaa.

Naiset ovat aliedustettuina merenkulkualan työpaikoissa, erityisesti merenkulussa mutta myös maissa. Komissio tukee työmarkkinaosapuolia ja muita järjestöjä naisten osallistumisen lisäämisessä merenkulkualalla.

Eurooppalaisen merenkulkualan koulutusalueen on muututtava rajattomaksi. Ensisijaisena tavoitteena on tutkintojen, pätevyyksien ja todistusten vastavuoroisen tunnustamisen varmistaminen meriklusterissa kaikkialla EU:ssa ja mahdollisuuksien mukaan kolmansien maiden kanssa. Komissio tukee ja koordinoi koko EU:n kattavan **merenkulkualan korkeakoulujen ja ammatillisten koulutuskeskusten verkoston perustamista**. On tärkeää, että komissio auttaa jäsenvaltioita poistamaan opiskelijoiden ja akateemisen henkilöstön liikkuvuuden esteitä muun muassa **edistämällä merenkulkualan korkeakoulujen osallistumista Erasmus+ -ohjelmaan**.

Viimeaikaiset kriisit ovat osoittaneet, että merenkulkijat ja muu merenkulkualan henkilöstö, myös valmistustyöntekijät, ovat keskeisiä työntekijöitä<sup>100</sup>. Heidän työnsä on elintärkeää, jotta saadaan pidettyä maailma liikkeellä ja varmistettua EU:n teollisuusperustan ja toimitusketjujen häiriönsietokykyä.

Merityöalalla on sitkeitä haasteita, jotka liittyvät osaamisvajeeseen lisäksi työoloihin sekä aluksilla että maissa. Laadukkaiden työpaikkojen tukeminen edellyttää vahvaa **työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua**, oikeudenmukaisia työoloja ja turvallisia työpaikkoja. EU:n työolainsäädännön, kuten **lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin**<sup>101</sup> sekä työterveyttä ja -turvallisuutta koskevan säännösten, täytäntöönpano ja valvonta ovat olennaisia tärkeitä tasapuolisten toimintaedellytysten ja houkuttelevien työpaikkojen<sup>102</sup> varmistamiseksi.

---

<sup>99</sup> Esimerkiksi tulevan sinisen sukupolvenvaihdosstrategian avulla, joka on tarkoitus julkaista vuonna 2027. Lisätoimet perustuvat myös jo aloitettuun työhön MED-NET-alustalla, joka on luotu SkillSea-hankkeen ja laivanrakennusalan osaamissopimuksen jatkotoimena. Lisäksi otetaan huomioon tutkimus sinisen talouden tuki- ja suunnittelutaitojen kehittämiseksi (2025) sekä [BlueComp-osaamiskehysaloite](#). Välimeren sopimuksen puitteissa laaditaan vielä osaamisohjelma työvoiman taitoihin liittyvien näkökohtien käsittelemiseksi ja koulutuksen mukauttamiseksi teollisuudenalan tarpeisiin.

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

<sup>101</sup> Direktiiviä ei sovelleta kaupparenkulkua harjoittaviin yrityksiin aluksilla työskentelevän henkilökunnan osalta.

<sup>102</sup> Laadukkaisiin työpaikkoihin johtava etenemissuunnitelma luo uutta sitoutumista ja uuden perustan työntekijöiden perusoikeuksien varmistamiselle seuraten samalla teknologisia, taloudellisia ja yhteiskunnallisia muutoksia.

Komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa ILO:n työelämän normien edistämiseksi sekä yhteistyötä IMO:n ja ILO:n kanssa, jotta varmistettaisiin säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano ja merenkulkijoiden yhtenäinen suojeleminen, mikä edistäisi maailmanlaajuisesti tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Yksi asia, jossa tarvitaan edistystä, on merenkulkijoiden erilaisiin sosiaaliturvajärjestelmiin puuttuminen. Komissio edistää sosiaaliturvajärjestelmien parempaa koordinoitua muun muassa vahvistamalla Euroopan työviranomaisen roolia erityisesti yhteisten toimien ja tarkastusten tehostamiseksi varmistaen samalla EU:n lainsäädännön ja kansainvälisten normien yhdenmukaistamisen.

#### *Lippulaivatoimet*

- *Luodaan koko EU:n kattava merenkulkualan korkeakoulujen ja ammatillisten koulutuskeskusten verkosto, joka tarjoaa koulutusta meriklusterin työpaikoille, mukaan lukien uudelleen- ja täydennyskoulutusohjelmat.*
- *Kannustetaan ja tuetaan jäsenvaltioita lisäämään merenkulkualan korkeakoulujen osallistumista Erasmus+ -ohjelmaan ja siihen liittyviin aloitteisiin helpottamalla menettelyjä ja poistamalla oppimiseen liittyvän liikkuvuuden esteitä.*

## 8. PÄÄTELMÄ

Tämä strategia on jäsenelty toimintasuunnitelma, joka edellyttää kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten EU:n toimielinten, jäsenvaltioiden, teollisuuden, alueiden, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisyhteiskunnan, yhteisiä toimia. Komissio on sitoutunut varmistamaan toimintasuunnitelman tehokkaan täytäntöönpanon ja sen tavoitteiden saavuttamisen yhdessä kaikkien edellä mainittujen sidosryhmien kanssa. Tätä varten komissio perustaa korkean tason meriteollisuus- ja satamalautakunnan, jonka puheenjohtajina toimivat asiasta vastaava komission jäsen ja johtavat varapuheenjohtajat. Näin voidaan jatkaa keskustelua sekä EU:n meriteollisuuden teollisuusstrategiassa että satamastrategiassa esitettyjen toimien täytäntöönpanosta ja kerätä palautetta markkinoilla tapahtuneesta kehityksestä.

## LIITE: YHTEENVETO TOIMENPITEISTÄ (päivitetään lopullisen päätekstin perusteella)

### Pilari I – Rakennus, varustus ja korjaus

#### Komissio aikoo

- käynnistää EU:n merenkulun arvoketjujen teollisen allianssin Euroopan teollisen suvereniteetin ja teknologisen johtoaseman vahvistamiseksi valituilla edelläkävijämarkkinoilla merenkulun valmistus- ja nousevien teknologioiden osalta (2026)
- käynnistää Horisontti Eurooppa -puiteohjelman 2026–2027 tutkimuksen ja innovoinnin lippulaivahankkeen Shipyards of the Future (*käynnissä*)
- yksinkertaistaa ja nopeuttaa lupamenettelyjä ehdotetulla teollisuutta vauhdittavalla säädöksellä, myös merenkulun valmistusteollisuuden tuotantolaitoksissa (2026)
- tehdä yhteistyötä EU:n ja ETA:n jäsenvaltioiden kanssa, jotta voidaan määritellä EU:n ja ETA:n julkisten ostajien välisten julkisten tilausten monivuotinen yhteenlaskettu ketju ja helpottaa sitä pitkän aikavälin kokonaiskysyntäsignaalin luomiseksi (2026–2027)
- ehdottaa kohdennettuja muita kuin hintavaatimuksia kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti valituilla strategisilla julkisten hankintojen segmenteillä EU:n julkisia hankintoja koskevan kehyksen tulevan tarkistuksen yhteydessä (2026)
- käynnistää jäsennellyn vuoropuhelun EU:n merenkulun valmistusteollisuuden kanssa tiedusteluvalmiuksien parantamiseksi edelleen laivanrakennuspolitiikan, markkinoiden kehityksen, strategisten riskien, toimitusketjun häiriönsietokykyyn kohdistuvien uhkien ja mahdollisuuksien sekä markkinoille kolmansissa maissa pääsemisen esteiden seuraamiseksi (2026)
- arvioida vaihtoehtoja ja ehdottaa tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan uutta alakohtaista välinettä tai kohdennettuja muutoksia kauppapolitiikan välineistönsä kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti keskittyen tiettyihin Euroopan strategisen riippumattomuuden ja turvallisuuden kannalta keskeisiin aloihin, joilla EU:n telakat ovat edelleen aktiivisia mutta kärsivät epäoikeudenmukaisesta merentakaisesta kilpailusta
- hyödyntää nykyisiä ja tulevia kauppaa- ja investointisopimuksia EU:n merenkulun valmistusteollisuuden tuotantopohjan etujen suojelemiseksi ja edistämiseksi muun muassa markkinoille pääsyn, tukien vastaisen toiminnan, avoimuusvelvoitteiden sekä teollis- ja tekijänoikeuksien suojelua koskevien säännösten avulla (*jatkuu*)
- käynnistää uudelleen toimia sellaisen laivanrakennusalan tulevan kansainvälisen sopimuksen aikaansaamiseksi, jolla torjutaan alan ei-markkinaehtoisia käytäntöjä (*jatkuu / pitkän aikavälin toimenpide*)
- edistää alusten vientiluottojen tasapuolisia toimintaedellytyksiä kehittämällä edelleen alakohtaista laivaluottosopimusta vientiluottoja koskevassa OECD:n järjestelyssä muun muassa päästöttömiä ja vähäpäästöisiä aluksia koskevilla erityissäännöksillä (2026–2027)
- luoda uuden vientiluottojen rahoitusvälineen, jolla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset kolmansien maiden markkinoilla vientiin suuntautuneille teollisuudenaloille, kuten merenkulun valmistusteollisuudelle (*käynnissä*)
- vahvistaa alusten kierrätystä koskevaa Hongkongin yleissopimusta, jotta kansainväliset ja EU:n säännöt saataisiin lopulta täysin yhdenmukaisiksi (*jatkuu*)
- tutkia keinoja tukea EU:n sisäisen aluskierrätyskapasiteetin laajentamista ja tehdä yhteistyötä – alkaen Intiasta – sellaisten kauppakumppaneiden kanssa, joilla on aluskierrätyskapasiteettia, jotta voidaan edistää tiukkoja ympäristö- ja sosiaaliorneja EU:n aluskierrätyksestä annetun asetuksen pohjalta (*jatkuu*)
- tukea merenkulun kiertotalouden strategioita suunnittelusta elinkaaren loppuun ja materiaalien talteenottoon tutkimus- ja innovointituen avulla (*jatkuu*).

### **Jäsenvaltioita kehoitetaan**

- priorisoimaan taloudellista turvallisuutta tukevien ja alan ulkomaisia riippuvuuksia vähentävien hankkeiden rahoitustuki EU:n taloudellisen turvallisuuden vahvistamista koskevan uuden yhteisen tiedonannon pohjalta (*jatkuu*)
- edistämään strategiassa esitetyn vuoteen 2030 ulottuvan EU:n meriteollisuuden vision saavuttamista.

### **Alan sidosryhmiä kannustetaan**

- hyödyntämään digitalisaation, modulaarisuuden ja kiertotalouden kehitystä teollisissa valmistusmenetelmissä suunnittelun ja tuotannon tehokkuuden ja kestävien käytäntöjen parantamiseksi (*jatkuu*)
- edistämään teollisuuden ja arvoketjujen synergioita hyödyntämällä uutta EU:n merenkulun arvoketjujen teollista allianssia ja muita EU:n kansallisia ja alueellisia klusterointialustoja ja -aloitteita (*jatkuu*).

## **Pilari II – Kuljetus ja yhteydet**

### **Komissio aikoo**

- jatkaa meriliikenteen valtiontukea koskevia yhteisön suuntaviivoja (*jatkuu*)
- käydä jäseneltyä yhteistyövuoropuhelua jäsenvaltioiden ja teollisuuden sidosryhmien kanssa jäsenvaltioiden lippujen houkuttelevuuden lisäämiseksi (*vuodesta 2026 alkaen*)
- pohtia, miten EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmän ja FuelEU Maritime -aloitteen nykyistä tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehystä voidaan yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa (*2026*)
- jatkaa työtä IMO:ssa maailmanlaajuisten ratkaisujen löytämiseksi ja tarkistaa asiaa koskevaa EU:n lainsäädäntöä ottaen huomioon IMO:n maailmanlaajuiset toimenpiteet kaksinkertaisen maksun välttämiseksi (*vuodesta 2026 alkaen*)
- helpottaa markkinatoimijoiden välistä yhteistyötä luomalla eurooppalaisen ympäristöstävällisten meriliikenneväylien ja -keskusten verkoston (*vuodesta 2027 alkaen*)
- vahvistaa sitoutumista IMO:ssa meriturvallisuusnormien laatimiseksi, jotta voidaan varmistaa maailmanlaajuiset tasapuoliset toimintaedellytykset (*jatkuu*)
- raportoida EU:n matkustaja-alusten turvallisuudirektiivistä ja laivavarustedirektiivistä niiden tarkistamisen valmistelussa (*2026–2027*)
- harkita EU:n matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten laajentamista kaikkiin EU:n sisäisiin reitteihin (*2027–2028*)
- tarkastella offshore-palvelujen ja teollisuusalusten vastavuoroista tunnustamista koskevan EU:n kehyksen toteuttamiskelpoisuutta (*2027–2028*)
- harkita laivavarustedirektiivin tai hyväksytyjen laitosten välisten vastavuoroista tunnustamista koskevien järjestelyjen soveltamisalan laajentamista hyväksymismenettelyjen yksinkertaistamiseksi ja kansainvälisille markkinoille pääsemisen parantamiseksi (*2027*)
- vahvistaa varjolaivaston toiminnan valvontaa ja seurantaa, parantaa nykyisten sääntöjen täytäntöönpanoa ja syventää kansainvälistä yhteistyötä maailmanlaajuisten meriturvallisuus- ja ympäristöstandardien ylläpitämiseksi (*jatkuu*)
- edistää merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ja tulevan tullidatakeskuksen nopeaa yhteenliitettävyyttä (*vuodesta 2027 alkaen*)
- kuulla meriteollisuutta hallinnollisten menettelyjen ja tietovaatimusten yksinkertaistamiseksi edelleen (*vuodesta 2026 alkaen*)
- tehostaa yhdessä jäsenvaltioiden kanssa EU:n toimia IMO:ssa ja pyrkiä maksimoimaan EU:n vaikutuksen laajempien liittoutumien avulla kansainvälisten kumppanien kanssa (*jatkuu*)

- jatkaa kansainvälisiä meriliikennepalveluja koskevien kattavien sitoumusten sisällyttämistä vapaakauppasopimuksiin (*jatkuu*)
- esittää lainsäädäntöä, jossa asetetaan jäsenvaltioille edellytykset julistaa voimassa olevat kahdenväliset sopimukset EU:n lainsäädännön mukaisiksi sekä neuvotella ja tehdä uusia sopimuksia, jotka edistävät EU:n etuja (2026)
- ehdottaa jatkotoimia sisävesiväylien alan NAIADES III -ohjelmalle (2028).

#### **Jäsenvaltioita kehoitetaan**

- edistämään edelleen käytännön toimenpiteitä EU:n jäsenvaltioiden lippujen houkuttelevuuden lisäämiseksi
- saattamaan loppuun EMSWe-asetuksen täytäntöönpano
- tekemään yhteistyötä komission kanssa kansallisten ja EU:n raportointivaatimusten yksinkertaistamiseksi ja virtaviivaistamiseksi
- tehostamaan yhteistyötä ja osoittamaan riittävät resurssit EU:n strategisen läsnäolon vahvistamiseksi merenkulun kansainvälisissä pullonkauloissa.

### **Pilari III – Turvaaminen ja suojaus**

#### **Komissio aikoo**

- tukea merivoimien teollisuuden tuotantokapasiteetin lisäämistä muun muassa uudella Euroopan puolustusteollisuusohjelmalla (EDIP) ja ReArm Europe -suunnitelmalla (2026–2027)
- ehdottaa kaksikäyttölauttojen rakentamisen tukimekanismia, jotta saadaan liikkeelle rahoitusvaroja investointeihin, jotka liittyvät Euroopassa rakennettujen kaksikäyttölauttojen erityisiin sotilasspesifikaatioihin (2027)
- noudattaa vahvoja, sitovia IMO:n kyberturvallisuussääntöjä siviilialusten yleisten merenkulun kyberriskien vähentämiseksi (*vuodesta 2026 alkaen*).

#### **Jäsenvaltioita kehoitetaan**

- käyttämään Puolustusvalmius 2030 -suunnitelman erilaisia mahdollisuuksia merivoimien teollisten ja teknisten valmiuksien vahvistamiseksi tämän strategian tavoitteiden mukaisesti.

### **Pilari IV – Innovaatioiden saatavuus**

#### **Komissio aikoo**

- tarkentaa tuulivoiman laskentamenetelmää ja puuttua sääntelyn puutteisiin EU:n ja IMO:n tasolla (*vuodesta 2027 alkaen*)
- jatkaa työtä sellaisen vankan poliittisen kehyksen luomiseksi, joka mahdollistaa ydinvoiman käytön kaupallisessa meriliikenteessä (*vuodesta 2026 alkaen*)
- ehdottaa muutosta liikkuvia työkoneita koskevaan asetukseen vedyn sallimiseksi vertailupolttoaineena liikkuvien työkoneiden moottoreille sisävesialuksissa (2026)
- kehittää miehittämättömiä merenkulkuratkaisuja koskevan sääntely- ja teknisen kehyksen, mukaan lukien EU:n tason ohjeistus ja parhaat käytännöt, jotka koskevat tiettyjä testejä ja kokeita merellä (*vuodesta 2026 alkaen*)
- vahvistaa ja laajentaa vesiliikenteen tutkimus- ja innovointituen soveltamisalaa nykyisen yhteissuunnitellun päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden saavutusten pohjalta (*vuodesta 2028 alkaen*)
- parantaa meriteknologioiden testausprosesseja eri sovelluksissa tulevilla EU:n valtameritutkimus- ja -innovointistrategialla (2026)

- kartoittaa ja arvioida tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja myös vesiliikennettä varten ja edistää tällaisten infrastruktuurien saatavuutta EU:n merenkulkualan startup-yrityksille, scale-up-yrityksille, pk-yrityksille ja midcap-yrityksille, jotka kehittävät teknologioita ja ratkaisuja, panemalla täytäntöön tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja koskevan eurooppalaisen strategian (*vuodesta 2026 alkaen*)
- varmistaa nykyisten tutkimuksen ja innovoinnin turvallisuusvälineiden järjestelmällisen, tiukan täytäntöönpanon ja tunnistaa jäljellä olevat puutteet EU:n rahoittaman teknologian vuotamisen ehkäisemiseksi (*jatkuu*)
- käynnistää valtamerten havainnointia koskevan EU:n aloitteen (*OceanEye*) (2026).

#### **Jäsenvaltioita kehoitetaan**

- tukemaan edelleen innovaatioiden nopeaa käyttöönottoa, mukaan lukien testialustat ja sääntelykokeilut.

### **Pilari V – Rahoituksen ja investointien saatavuus**

#### **Komissio aikoo**

- käynnistää Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa ehdotuspyynnön aluskaluston uudistamisen ja hiilestä irtautumisen tukemiseksi keskittyen erityisesti lauttoihin ja rannikkoaluksiin (2026)
- käyttää 347 miljoonaa euroa *Verkkojen Eurooppa -välineen digitaalirosiosta* strategisiin merikaapelihankkeisiin, mukaan lukien Euroopan korjausvalmiuksien parantaminen (2026–2027)
- saada InvestEU-ohjelman avulla liikkeelle 1–1,5 miljardin euron investoinnit vesiliikennealalla vuoteen 2027 mennessä (*vuoteen 2027 mennessä*)
- saada InvestEU-ohjelman ja EMKVR:n tukeman ja EIP-ryhmän toteuttaman BlueEconomy-tuotteen avulla liikkeelle noin 800 miljoonan euron investoinnit sinisen talouden aloilla, kuten laivanrakennuksessa, jälkiasennuksissa, meriliikenteessä ja *sinisessä bioteknologiassa* (*käynnissä*)
- ehdottaa innovaatorahaston puitteissa merenkulkua koskevaa ehdotuspyyntöä (2027)
- arvioida edelleen innovaatorahaston täytäntöönpanoa ja sen merialan hankkeita koskevia erityisiä etuuskohteluseränsä meriliikenteen hiilestä irtautumisen tehostamiseksi edelleen tulevissa ehdotuspyynnöissä (*vuodesta 2026 alkaen*)
- osoittaa 184,5 miljoonaa euroa vesiliikennettä koskevien tutkimus- ja innovointitoimien rahoittamiseen vuoteen 2027 mennessä (*Horisontti Eurooppa -työohjelmien 2025 ja 2026–2027 kautta*)
- asettaa 130 miljoonaa euroa saataville Euroopan puolustusrahaston ehdotuspyyntöjen puitteissa aiheisiin, jotka koskevat muun muassa puoliautonomisten pinta-alusten ja merenpohjan infrastruktuurin suojelun parantamista (2026)
- harkita puhtaiden, digitalisoitujen alusten sekä laivanrakennuksen, uusiutuvan merienergian ja *sinisen bioteknologian* innovoinnin ja nykyaikaistamisen investointien tukemista ehdotetulla tulevalla Euroopan kilpailukykyrahastolla (*vuodesta 2028 alkaen*) – edellyttäen, että viimeksi mainittu hyväksytään
- tarkastella tulevan päästökauppajärjestelmän tarkistuksen yhteydessä erityistä mekanismia, jolla tuetaan varustamoita kestävien polttoaineiden ja puhtaiden käyttövoimateknologioiden käyttöönotossa suoraan päästöoikeuksilla (2026)
- mahdollistaa investointitukitoimenpiteet, joiden tarkoituksena on tukea sisävesiliikenteen aluskannan uusimista ja nostureiden asentamista sisävesialuksiin maakuljetusalaa ja multimodaalista kuljetusta koskevien suuntaviivojen ja uuden liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti (2026)
- tarkistaa EU:n kestävyysluokitusjärjestelmän vesiliikennealaan liittyvät kriteerit (2026–2027).

### **Jäsenvaltioita, kansainvälisiä rahoituslaitoksia ja kansallisia kehityspankkeja kehoitetaan**

- lisäämään tukea vesiliikennehankkeille.

### **Jäsenvaltioita kehoitetaan**

- osoittamaan osa päästökauppajärjestelmän tuloista merenkulun hiilestä irtautumista koskeviin investointeihin Euroopan koko meriklusterissa
- hyödyntämään puhtaan teollisen kehityksen ohjelmaan liittyvää uutta valtiontukikehystä, jotta ne voivat tukea investointeja teollisuuden hiilestä irtautumiseen ja energiatehokkuuteen, myös merenkulun valmistusteollisuuden tuotantolaitoksissa, sekä lisätä merenkulun kannalta merkityksellisten nettonollatekniologioiden valmistuskapasiteettia.

### **Pilari VI – Osaamisen ja laadukkaiden työpaikkojen saatavuus**

#### **Komissio aikoo**

- tukea oppilaitoksia ja työmarkkinaosapuolia nykyisten ja tulevien osaamisvajaiden tunnistamisessa sekä uudelleen- ja täydennyskoulutusohjelmien kehittämisessä *(vuodesta 2027 alkaen)*
- tukea työmarkkinaosapuolia ja merenkulkualan oppilaitoksia merenkulkualan ammattilaisten kartoittamisessa ja naisten osallistumisen lisäämisessä merenkulkualalle *(vuodesta 2026 alkaen)*
- tukea ja koordinoita merenkulkualan korkeakoulujen ja ammatillisten koulutuskeskusten koko EU:n kattavan verkoston perustamista *(vuodesta 2027 alkaen)*
- auttaa jäsenvaltioita poistamaan opiskelijoiden ja akateemisen henkilöstön liikkuvuuden esteitä muun muassa edistämällä merenkulkualan korkeakoulujen osallistumista Erasmus+ -ohjelmaan
- tehdä yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa ILO:n työnormien edistämiseksi sekä yhteistyötä IMO:n ja ILO:n kanssa, jotta varmistettaisiin säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano ja merenkulkijoiden yhtenäinen suojeleminen *(jatkuu)*
- edistää sosiaaliturvajärjestelmien parempaa koordinaointia muun muassa vahvistamalla Euroopan työviranomaisen roolia erityisesti yhteisten toimien ja tarkastusten tehostamiseksi varmistuen samalla EU:n lainsäädännön ja kansainvälisten normien yhdenmukaistamisen *(vuodesta 2026 alkaen)*.