



Bryssel den 5 mars 2026  
(OR. en)

6987/26

MAR 28  
TRANS 116  
IND 163

## FÖLJENOT

---

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av  
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 5 mars 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

---

Ärende: MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL  
EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA  
OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN  
om EU:s strategi för sjöfartsindustrin

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 111 final.

---

Bilaga: COM(2026) 111 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.3.2026  
COM(2026) 111 final

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

**om EU:s strategi för sjöfartsindustrin**

## 1. INLEDNING

**Europa är en sjöfartskontinent.** Europeiska unionen och dess medlemsstater förvaltar världens största kollektiva havsområde, med 25 miljoner km<sup>2</sup> exklusiva ekonomiska zoner<sup>1</sup>. Unionen har en av världens längsta kustlinjer som sträcker sig över 70 000 km och 22 medlemsstater och ett 42 000 km långt nät av inre vattenvägar, med tusentals hamnar, småbåtshamnar, varv och leverantörer, vilket understryker behovet av att ta tillvara den potential som Europas vattenburna inre marknad har.

**Europas sjöfartsindustri<sup>2</sup>- och sjöfart<sup>3</sup> är strategiska sektorer** för Europas oberoende, motståndskraft, försvar, ekonomiska säkerhet, välbefinnande, utfasning av fossila bränslen och hållbar användning och skydd av dess exklusiva ekonomiska zoners tillgångar och resurser. Europas sjöfartsindustri är världsledande inom komplex, avancerad fartygsbyggnad och avancerad teknik. Den stimulerar innovation för hållbara vattenvägstransporter och verksamheter inom den blå ekonomin och är en hörnsten för den regionala industriella tillväxten. Europas sjöfartssektor är en ledande leverantör av sjöfartstjänster i hela världen och säkerställer leverans av väsentliga varor, möjliggör handel och bidrar till EU:s energiberoende. Tillsammans med andra sjöfartssegment avgör den också efterfrågan på sjöfartsprodukter och sjöfartstjänster och styr valet av tekniska lösningar.

Båda sektorerna är centrala för att stärka unionens och medlemsstaternas militära kapacitet genom att underlätta truppförflyttningar och leverera militärfartyg och fartyg som kan användas för såväl civila som militära ändamål. De spelar även en avgörande roll i utbyggnaden och skyddet av EU:s digitala infrastruktur och infrastruktur för havsbaserad energi, exempelvis rörledningar, el- och datakablar och vindkraftparker. Inom andra delsegment, såsom kryssnings- och sjöfartsturism, finns en viktig potential för innovationer som kan öka deras hållbarhet.

**Detta ekosystem av vattenvägar står inför utmaningar.** I rapporten om EU:s framtida konkurrenskraft<sup>4</sup> och Niinistö's rapport<sup>5</sup> betonas ekosystemets utsatthet för intensiv global konkurrens och globala spänningar, ökat beroende av fartygsbyggnad i och finansiering av fartyg från tredjeländer, utfasning av fossila bränslen och en åldrande arbetskraft som behöver omskolning och fortbildning.

**Europa behöver en politisk ram som skyddar och främjar** dess sjöfarts- och varvsindustrier, ökar deras innovationskapacitet, främjar digitalisering, hållbarhet och utfasning av fossila bränslen som källor till möjligheter inom industrierna, stimulerar tekniskt ledarskap och ökar deras konkurrenskraft. Dessa industrier är, tillsammans med hamnarna, avgörande för EU:s ställning på den instabila geopolitiska arenan och för EU:s strategiska oberoende, ekonomiska säkerhet och beredskap. Kommissionen föreslår därför även – tillsammans med denna strategi för sjöfartsindustrin – en EU-strategi för hamnar.

---

<sup>1</sup> Inklusive EU:s yttersta randområden.

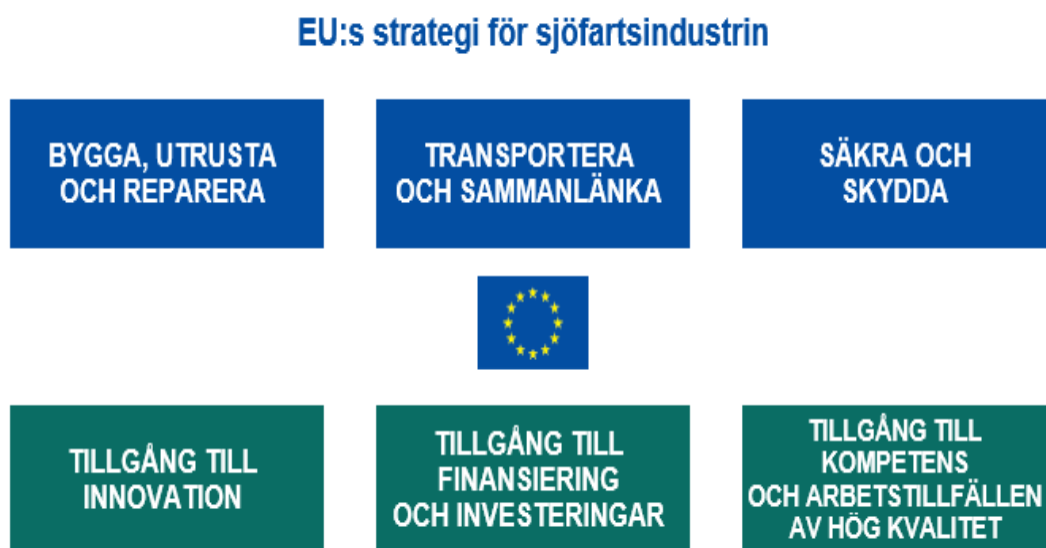
<sup>2</sup> Begreppet "sjöfartsindustri" omfattar en lång rad industriverksamheter och industritjänster, bl.a. följande: 1) byggande, reparation, underhåll, ombyggnad, eftermontering, nedmontering och återvinning av fartyg, båtar, flytande plattformar och andra specialiserade yt- och undervattensenheter som är havsgående eller färdas på inre vattenvägar, 2) produktion av utrustning och teknik för verksamhet inom sjöfart, i hamnar och inom den blå ekonomin.

<sup>3</sup> Begreppet "sjöfart" omfattar alla segment av både gods- och passagerartransporttjänster till sjöss, inbegripet kust-, när- och djuphavssjöfart, specialiserade sjöfartstjänster samt affärsmodeller för både trampfart och linjesjöfart.

<sup>4</sup> *The future of European competitiveness*, rapport (2024) av Mario Draghi (inte översatt till svenska).

<sup>5</sup> *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness*, rapport (2024) av Sauli Niinistö i egenskap av särskild rådgivare (inte översatt till svenska).

**Det är hög tid att agera.** I denna EU-strategi för sjöfartsindustrin, som bygger på givna för en ren industri och olika relaterade EU-initiativ<sup>6</sup>, fastställs en vision och ett handlings sätt som är fördelade på sex pelare:



## 2. BYGGA, UTRUSTA OCH REPARERA

En stark sjöfartsindustri<sup>7</sup> är av strategisk betydelse för Europas suveränitet. Den ger Europa möjlighet att bygga och underhålla fartyg, utrustning, plattformar och teknik som krävs för att främja och skydda dess vitala intressen: allt från energioberoende, klimatesiliens och livsmedelsförsörjning<sup>8</sup> till gränsskydd, försvar, skydd av kritisk infrastruktur, militär rörlighet, havsobservation och arktisk navigation<sup>9</sup>.

Det är avgörande att en kritisk massa av kommersiell fartygsbyggnad behålls inom EU för att hålla liv i byggandet av militärfartyg med tanke på de starka kopplingarna och korsbefruktningen vad gäller dubbla användningsområden<sup>10</sup>. Det är även viktigt för att bibehålla livskraftiga leveranskedjor i Europa och säkra kontrollen över viktig teknik och kunnskap. Detta är avgörande för att främja sysselsättning, investeringar och innovation på regional nivå, även i randområden, på öar och i de yttersta randområdena. Kapacitet för reparation, underhåll, ombyggnad, eftermontering och återvinning av fartyg är ytterst

<sup>6</sup> Inbegripet konkurrenskraftskompassen (COM(2025) 30 final), den europeiska världshavspakten (COM(2025) 281 final), EU:s strategi för sjöfartsskydd (14280/23), den europeiska strategin för vattenresiliens (COM(2025) 280 final) och handlingsplanen för nollföröring av luft, vatten och mark (COM(2021) 400 final).

<sup>7</sup> Europas sjöfartsindustri omfattar 300 varv och 28 000 tillverkare av sjöfartsutrustning. En bottom-up-analys av sektorns egenskaper, behov, problem och möjligheter genomfördes inom ramen för omställningsvägen för mobilitet (2024). Rekommendationerna från detta arbete återspeglas i denna strategi.

<sup>8</sup> Genom t.ex. specialiserade fartyg, omvandlare och flytande plattformar, grundstrukturer och elektrisk infrastruktur för havsbaserad förnybar energi i allmänhet och havsbaserad vindkraft i synnerhet, avancerade mudderverk som möjliggör skydd mot stigande havsnivåer och översvämmande floder samt fartyg för hållbar fiske- och vattenbruksverksamhet. Särskilt när det gäller fiskerifartyg kommer kommissionen senast tredje kvartalet 2026 att offentliggöra en färdplan för energiomställningen inom EU:s fiskeri- och vattenbrukssektor som kommer att vägleda sektorn i energiomställningen och samla in insikter och rekommendationer från energiomställningspartnerskapet för EU:s fiske och vattenbruk.

<sup>9</sup> Genom patrullfartyg och marinfartyg, sjökabelfartyg, fartyg med dubbla användningsområden, forskningsfartyg, teknik för havsutforskning, havsobservation och havsövervakning, isbrytare och fartyg som har kapacitet att hantera isiga förhållanden.

<sup>10</sup> I det nya gemensamma meddelandet *Stärka EU:s ekonomiska säkerhet* (JOIN(2025) 977), där vikten av att investera i en livskraftig industriell bas betonas, erkänns särskilt varvsindustrin som en strategisk sektor med dubbla användningsområden.

viktigt för att främja säkerhet, utfasning av fossila bränslen och cirkularitet inom vattenvägstransporter.

## ***2.1 EU:s sjöfartsindustri: främjande av tillväxt och konkurrenskraft på pionjärmarknader***

I dag är Europa fortfarande världsledande när det gäller några av de mest tekniskt sofistikerade fartygstyperna (t.ex. kryssningsfartyg, marinfartyg, isbrytare, forskningsfartyg, sjökabelfartyg, stödfartyg för havsbaserad vindkraft, flytande plattformar och omvandlingsplattformar, yachter och fritidsbåtar), rena framdrivningssystem och avancerad utrustning. Eftersom 97 % av världens kryssningsfartyg är byggda i Europa är produktionen av kryssningsfartyg avgörande för att Europa ska kunna upprätthålla och förbättra sin produktionskapacitet för komplex fartygsbyggnad inom andra segment som är viktiga med avseende på det strategiska oberoendet.

Inom andra marknadssegment, nämligen byggande av handelsfartyg, har de europeiska varven under de senaste årtiondena förlorat globala marknadsandelar på grund av en snedvriden internationell marknad som påverkats av massiva statligt drivna investeringar i tredjeländer, planekonomiska metoder samt skillnader i arbetskrafts- och energikostnader. Samtidigt som de europeiska varven har specialiserat sig på marknader med högt värde och små volymer ger sig även utländska konkurrenter in i dessa segment. EU:s industri har nyligen förlorat terräng till länder som Kina inom strategiska segment av fartygsbyggande, exempelvis färjor<sup>11</sup> och installationsfartyg för havsbaserad vindkraft. Ledarskapet inom undervattensfarkoster samt sjöfarts- och hamnutrustning utmanas också i allt större omfattning.

För att bevara Europas sjöfartsindustriella bas och frigöra dess innovationspotential måste EU och dess medlemsstater koncentrera sina industripolitiska insatser där de bästa resultaten realistiskt sett kan uppnås, dvs. **segment med högt värde och en stor industriell potential för tillverkning i EU**<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Marknadsandelen för den europeiska varvsindustrin vad gäller antalet stora färjor (dvs. bruttodräktighet över 5 000) som levererades till den inhemska marknaden (EU-marknaden) uppgick till 38 % under perioden 2020–2024, med ett genomsnitt på tre levererade fartyg per år. Europa var världsledande fram till 2010, men dess globala marknadsandel minskade till omkring 15 % under perioden 2020–2024 (från 60 % år 2010).

<sup>12</sup> Utfasning av fossila bränslen, digitalisering, den väntade ökningen av utbyggnaden av havsbaserad förnybar energi och framväxten av nya tillväxtmarknader i den blå ekonomin, såsom teknik för undervattens- och havsobservation, militär rörlighet och de kraftigt ökade försvarsinvesteringarna ger möjligheter att utnyttja och stärka Europas sjöfartsindustriella bas. Till exempel beräknas antalet elektrifierbara färjor öka till 364 fram till 2030, beroende på faktorer som förbättrad energitäthet i batterier och ökad utbyggnad av landström. Mellan 2020 och 2050 beräknas två tredjedelar av den nuvarande flottan på 12 000 fartyg för inlandssjöfart som trafikerar europeiska vattenvägar genomgå eftermontering, och en tredjedel kommer att utgöras av nybyggda fartyg (omkring 140 nya fartyg per år).

## EU:s vision för sjöfartsindustrin fram till 2030



**MÅL:** stödja EU:s sjöfartsindustri så att den kan förverkliga sin ambition att leverera eller eftermontera mellan 7 000 och 10 000\* hållbara och digitaliserade fartyg senast 2035

\*Manifest från SEA Europe *Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035* (2024).

För att uppnå denna ambition kommer det att krävas både utbuds- och efterfrågestyrda åtgärder och rätt möjliggörande villkor, inbegripet ett nära offentlig-privat samarbete. För detta ändamål kommer kommissionen att lansera en **europaisk industriallians för värdekedjor inom sjöfarten** för att stärka Europas industriella suveränitet och tekniska ledarskap på utvalda pionjärmarknader inom sjöfartsindustri och ny teknik. Alliansen kommer att sammanföra berörda parter från ekosystemet av vattenvägar samt nationella och regionala myndigheter. Den kommer att bana väg för att identifiera affärsnytta för industriell verksamhet i Europa och underlätta gemensamma färdplaner och projektkataloger i identifierade områden. Alliansen kommer också att arbeta med att stödja EU och medlemsstaterna när det gäller att anpassa investeringsprioriteringarna, identifiera kompletterande incitament för att främja efterfrågan och synergier i hela värdekedjan i Europa och samordna EU:s stödmekanismer med nationella projekt.

### 2.2 Modernisering av EU:s maritima tillverkningsbas

Senast 2030 måste den europeiska industrin göra ytterligare framsteg mot smart och ren sjöfartsindustri genom att dra nytta av digitalisering, avancerad robotteknik, artificiell intelligens, modularitet, energieffektivitet och cirkularitet i industriprocesser. Detta är avgörande för att göra sjöfartsindustrin i Europa mer motståndskraftig och

kostnadseffektiv, minska den hotande bristen på arbetskraft, öka produktiviteten och öka industrieanläggningarnas operativa kapacitet.

På **små och medelstora varv** måste användningen av innovativ tillverkningsteknik öka när det gäller material, processer, AI och kompetens. Kommissionen håller därför på att lansera en **ansökningsomgång för flaggskeppsinitiativet för FoI<sup>13</sup> ”Shipyards of the future”** (framtidens varv) som ska stödja testning och demonstration av sådan teknik i ekosystemen för varven under verkliga förhållanden, i syfte att ytterligare reproducera och skala upp resultaten.

Flaskhalsar som rör administrativa tillstånd kan begränsa varvens förmåga att utvidga eller modernisera anläggningar eller installera teknik för utfasning av fossila bränslen, exempelvis infrastruktur för bunkring av rent bränsle eller elektrifiering vid docka. Den nyligen föreslagna förordningen om påskyndande av miljöbedömningar<sup>14</sup> och det europeiska kraftnätspaketet kan påskynda elektrifieringen av industrieanläggningar, även i hamnområden, såsom anläggningar för reparation och underhåll av fartyg, och bör snarast möjligt antas av medlagstiftarna. **Den föreslagna rättsakten om stimulanser i industrin** kommer att förenkla och påskynda tillståndsförfarandena, även för anläggningar för sjöfartsindustrin.

Slutligen kommer kommissionen att tillsammans med berörda parter, inom ramen för den europeiska industrialliansen för värdekedjor inom sjöfarten, undersöka olika sätt att optimera gränsöverskridande produktion och synergier inom försörjningskedjorna och främja standardisering där stordriftsfördelar kan uppnås, t.ex. för att minska kostnaderna och påskynda införandet av vissa komponenter för nästa generations fartyg.

### **2.3 Dra nytta av offentlig upphandling och finansiering till stöd för EU:s industriella ledarskap**

En strategisk användning av offentlig upphandling kan bidra till att öka efterfrågan på rena och innovativa varor och tjänster som tillverkas i och tillhandahålls från EU, inbegripet viktiga strategiska fartyg på pionjärmarknader<sup>15</sup> som är avgörande för EU:s motståndskraft och ekonomiska säkerhet.

Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna i EU/EES för att identifiera och främja en **flerårig, aggregerad katalog över offentliga beställningar bland offentliga upphandlare i EU/EES** för att skapa en långsiktig aggregerad offentlig efterfrågan inom relevanta segment (t.ex. färjor, forskningsfartyg, isbrytare, bogserfartyg och drönare<sup>16</sup>) och främja beredskapen hos Europas sjöfartsindustri att tillgodose en sådan efterfrågan.

I samband med den kommande översynen av EU:s ram för offentlig upphandling kommer kommissionen att föreslå **riktade icke-prisrelaterade krav**, i enlighet med internationella skyldigheter, inom utvalda strategiska segment för offentlig upphandling, till stöd för EU:s mål avseende industriell resiliens och ekonomisk säkerhet.

<sup>13</sup> Horisont Europas arbetsprogram 2026–2027 – CL5-2026-05-D5-12. Preliminär budget: 21 miljoner euro.

<sup>14</sup> Förslag till reviderat direktiv vad gäller påskyndande av tillståndsförfaranden (COM(2025) 1007 final).

<sup>15</sup> Bland exemplen finns potentiellt direkt förvärv av färjor för lokal-, stads- och ötransport, havsforskningsfartyg och forskningsfartyg, isbrytare, arbetsbåtar, fartyg för föroreningsbekämpning, sök- och räddningsfartyg, utbildnings- och bärgningsfartyg, upphandling av komponenter, reparationstjänster och specialiserade tjänster samt marina resurser, patrullresurser och kustbevakningsresurser och dito teknik.

<sup>16</sup> Med beaktande av och i synergi med inrättandet av en multifunktionell kabelfartygsreservflotta för EU i linje med EU:s handlingsplan för kabelsäkerhet (JOIN(2025) 9 final) och med relevanta åtgärder inom ramen för handlingsplanen för drönar- och antidrönarsäkerhet (COM(2026) 81 final).

Kommissionen kommer dessutom att bedöma externa beroenden och behovet av icke-prisrelaterade kriterier för upphandling av specialiserade fartyg vid utformningen av auktioneringsvillkor för strategiska havsprojekt, projekt för förnybar energi eller undervattensprojekt.

Offentlig finansiering kan också öka den privata efterfrågan på smarta och rena produkter och främja innovation och värdeskapande i EU. I detta syfte har **riktade villkor för unionspreferens för att** skydda strategisk teknik och kapacitet i linje med internationella åtaganden inkluderats i förslagen till den fleråriga budgetramen (2028–2034), särskilt i förslaget om Europeiska konkurrenskraftsfonden.

I det nya **gemensamma meddelandet *Stärka EU:s ekonomiska säkerhet***<sup>17</sup> uppmanas medlemsstaterna, EIB-gruppen och andra internationella finansinstitut samt nationella utvecklingsbanker som genomför nationella budgetar eller EU-budgetar starkt att integrera överväganden om ekonomisk säkerhet i finansieringsbeslut<sup>18</sup>.

#### **2.4 Säkerställande av att konkurrensen med tredjeländer är rättvis**

Kommissionen strävar efter att säkerställa att den globala konkurrensen är rättvis och att skydda EU:s sjöfartsindustri från skadliga handelsmetoder såsom underprissättning, subventioner som inte är marknadsorienterade, intrång i immateriella rättigheter och påtvingad tekniköverföring i tredjeländer.

**Kommissionen kommer att inleda en strukturerad dialog med EU:s sjöfartsindustri**, eventuellt inom ramen för industrialliansen för värdekedjor inom sjöfarten, i syfte att ytterligare förbättra dess underrättelsekapacitet för att övervaka den globala varvpolitiken och marknadsutvecklingen, strategiska risker, hot mot och möjligheter till resiliens i försörjningskedjan samt hinder för marknadstillträde i tredjeländer. I detta syfte kommer kommissionen bl.a. att utnyttja den nya europeiska industrialliansen för värdekedjor inom sjöfarten samt dess EU-delegationers nätverk och det nya centrumet för information om ekonomisk säkerhet, i enlighet med det nya gemensamma meddelandet om att stärka EU:s ekonomiska säkerhet<sup>19</sup>. Detta kommer att göra det lättare att upptäcka och identifiera områden där illojala handelsmetoder i tredjeländer är, eller kan komma att bli, skadliga för EU:s varv och utrustningstillverkare samt ligga till grund för eventuella handelsåtgärder eller insatser för att säkerställa rättvis konkurrens.

När det gäller att bättre skydda industrin mot skadliga handelsmetoder kommer kommissionen att göra följande:

- **Bedöma alternativ och, när så är nödvändigt och genomförbart, föreslå ett nytt sektorsspecifikt instrument**<sup>20</sup> eller riktade ändringar av dess handelspolitiska verktygslåda, i linje med internationella skyldigheter. Detta alternativ kommer att fokusera på specifika segment som är centrala för Europas strategiska oberoende och ekonomiska säkerhet och där EU:s varv fortfarande är aktiva men utsätts för otillbörlig internationell konkurrens<sup>21</sup>.

---

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

<sup>18</sup> Detta inbegriper att prioritera stöd till EU-företag som minskar utländska beroenden inom kritiska sektorer och att förhindra att högriskleverantörer från tredjeländer ges tillgång till EU-finansiering eller nationell finansiering.

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

<sup>20</sup> Med beaktande av att förordning (EU) 2016/1035 om skydd mot skadlig prissättning av fartyg inte kan tillämpas på grund av att OECD:s skeppsbyggnadsavtal från 1994 inte ratificerats.

<sup>21</sup> T.ex. fartygstyper som är avgörande för militär rörlighet och försörjningstrygghet i kristid, exempelvis färjor och fartyg för inlandssjöfart, samt specialiserade fartyg som är centrala för att skydda Europas infrastruktur för havsbaserad energi och digitala infrastruktur.

- **Utnyttja befintliga och framtida handels- och investeringsavtal** för att skydda och aktivt främja EU:s sjöfartsindustribas intressen, bland annat genom marknadstillträde, utjämningsåtgärder, transparenskrav och bestämmelser om skydd av immateriella rättigheter.
- **Återuppta insatserna för ett framtida internationellt avtal inom skeppsbyggnad** som ska ta itu med planekonomiska metoder inom sektorn.

Kommissionen kommer att fortsätta att främja lika villkor när det gäller exportkrediter för fartyg genom att vidareutveckla **sektorsöverenskommelsen om fartyg<sup>22</sup> i OECD:s konsensusöverenskommelse om statsstödda exportkrediter**, bl.a. genom särskilda bestämmelser för utsläppsfria och utsläppsnåla fartyg. Kommissionen kommer även att arbeta för att stödja EU:s varv, utrustningstillverkare och tjänsteleverantörer på marknader i tredjeländer genom att **skapa ett nytt finansieringsverktyg på EU-nivå för exportkrediter<sup>23</sup>**.

### **2.5 Stärkande av den globala ramen för återvinning av fartyg och främjande av cirkularitet inom sjöfartsindustrin**

Återvinning av fartyg gör det möjligt att återvinna och återanvända värdefulla material, såsom stål, koppar och aluminium, vilket minskar behovet av utvinning av nya resurser och stöder principerna för cirkulär ekonomi. Över 16 000 fartyg förväntas återvinnas under det kommande årtiondet. Kommissionen kommer att sträva efter att **stärka den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning<sup>24</sup>** i syfte att erbjuda en uppdaterad och stabilare global ram. Det slutliga målet är att uppnå fullständig anpassning mellan internationella regler och EU:s förordning om återvinning av fartyg och säkerställa säkra, hållbara och ansvarsfulla återvinningsmetoder internationellt.

Dessutom kommer kommissionen att undersöka olika sätt att stödja **utvidgningen av EU:s inhemska kapacitet för återvinning av fartyg** genom att göra den mer kostnadseffektiv och samarbeta med handelspartner med kapacitet för återvinning av fartyg, i ett första skede med Indien, i syfte att främja högt ställda miljömässiga och sociala normer med utgångspunkt i EU:s förordning om återvinning av fartyg. Eftersom återvunnet material kommer att bli allt mer värdefullt för grön produktion i EU är kommissionen beredd att hjälpa berörda parter att utveckla EU-strategier enligt ”vagga till vagga”-principen inom sjöfartsindustrin i alla kluster för stålframställning, fartygsbyggnad och återvinning av fartyg och skrot i Europa<sup>25</sup>, vilket främjar industriella synergier, möjligheter och bästa miljöpraxis.

**Kommissionen kommer att fortsätta att stödja strategier för cirkularitet inom sjöfartsindustrin**, från utformning till återvinning i slutet av livscykeln och återvinning av material genom FoI-stöd<sup>26</sup>. Färdplanen för genomförandet av den cirkulära ekonomin

<sup>22</sup> Detta innebär att skapa lika villkor (där konkurrensen bygger på fartygens pris och kvalitet och inte på de finansiella villkor som ges) och att arbeta för att undanröja snedvridningar av handeln i samband med statsstödda exportkrediter.

<sup>23</sup> Detta nya verktyg skulle ge ekonomiskt stöd från EU till nationella institutioner för exportkrediter i EU i syfte att öka konkurrenskraften hos deras finansiella erbjudanden, även till internationella köpare av fartyg.

<sup>24</sup> Den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009).

<sup>25</sup> Potentiellt som en del av den nya europeiska industrialliansen för värdekedjor inom sjöfarten.

<sup>26</sup> Bygger även på verktyg såsom pass som möjliggör ett system för spårning av fartyg under hela livscykeln och av material samt miljöprestandaindex för varv som utvecklats inom ramen för de EU-finansierade projekten *Circle of Life* och *EcoShipYards*.

för uttjänta fritidsbåtar<sup>27</sup>, vari fastställs mål som ska uppnås senast 2030, kommer att utgöra vägledning för ytterligare insatser på detta område.

#### ***Flaggskeppsåtgärder***

- *Lansera en europeisk industriallians för värdekedjor inom sjöfarten för att främja ledarskap på pionjärmarknader.*
- *Stödja de europeiska varvens digitala omställning, omställning till ren energi och cirkulära omställning ("Shipyards of the Future").*
- *Använda offentlig upphandling och EU-finansiering enligt förslaget i den fleråriga budgetramen till stöd för EU:s industriella ledarskap, bl.a. genom kommande offentliga beställningar, riktade icke-prisrelaterade kriterier och kriterier för ekonomisk säkerhet.*
- *Åtgärder för att säkerställa rättvis konkurrens internationellt för EU:s varv och utrustningstillverkare, inbegripet exportkrediter för fartyg och, när så är nödvändigt och genomförbart, sektorsspecifika handelsåtgärder.*

### **3. TRANSPORTERA OCH SAMMANLÄNKNA**

Sjötransporter som strategisk sektor står för omkring 75 % av EU:s utrikeshandel och 30 % av godstransporterna inom EU. Den EU-kontrollerade flottan är världens största och står för mer än en tredjedel av det globala tonnaget inom alla segment. Europeiska operatörer har fortsatt en stark ställning på marknaden inom container- och bulktransporter, energitransporter och högspecialiserade sjöfartstjänster. Passagerar- och godsförbindelser till sjöss är avgörande för EU:s öar och yttersta randområden, för att säkerställa territoriell sammanhållning och stödja lokalsamhällen och turism. EU-flaggade och EU-kontrollerade flottor är internationellt erkända för sina exemplariska standarder vad gäller säkerhet och trygghet, innovation och miljöprestanda<sup>28</sup>.

Samtidigt verkar EU:s sjötransportsektor i en alltmer komplex miljö med störningar och politisk instabilitet, kostnader för energiomställning, en åldrande arbetskraft och intensiv global konkurrens, särskilt från Öst- och Sydostasien. Den senaste tidens geopolitiska utveckling har än en gång understrukt dess strategiska betydelse för den globala handeln med energi och varor. Samtidigt har den belyst sektorns ökande utsatthet för internationella säkerhetsutmaningar som utgör betydande risker för fri sjöfart, men ännu viktigare är att de utgör betydande risker för fartygens och deras besättningsars säkerhet och leder till ökade transport- och försäkringskostnader.

Strategin syftar mot denna bakgrund till att skydda sektorn som en viktig leverantör av högkvalitativa, effektiva, säkra och hållbara sjöfartstjänster, samtidigt som man skapar bättre villkor för EU:s sjöfartsindustriella bas.

För att uppnå målen i denna strategi krävs en enhetlig politik och ett enhetligt regelverk samt samarbete på unionsnivå och nationell nivå. **Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) fungerar som den tekniska och operativa ryggraden i unionens sjötransportpolitik.** Den har en central roll i ett harmoniserat genomförande och främjar innovativa och effektiva lösningar, bl.a. genom sin omfattande kunskapsbas. Den kommer även att vara

<sup>27</sup> Färdplan för genomförandet av den cirkulära ekonomin för uttjänta fritidsbåtar, som utarbetades 2023 av den europeiska båtindustrin i samarbete med kommissionen.

<sup>28</sup> IMO:s konventioner om sjösäkerhet och miljöskydd är införlivade i EU:s regelverk. Medlemsstaterna är rättsligt skyldiga att tillämpa dem tillsammans med EU:s specifika regler, ofta enligt strängare krav än i andra regioner i världen.

avgörande för att stödja genomförandet av de lagstiftningsåtgärder som fastställs i denna strategi. Vidare tillhandahåller Emsa tekniskt bistånd och stöd för kapacitetsuppbyggnad till sjöfartsmyndigheter i Medelhavsområdet<sup>29</sup>. **3.1 Ägande och inflaggning**

Att behålla en betydande andel av de maritima resurserna och öka EU-flaggornas attraktionskraft kommer att stärka EU:s ställning inom den globala handeln och skydda kommunikationskanalerna. Det kommer även att stärka EU:s förmåga att forma globala normer och strategier för säkerhet, trygghet, arbete, klimat och miljöskydd.

I detta sammanhang kommer kommissionen att **fortsätta att förlita sig på** gemenskapens riktlinjer för **statligt stöd till sjötransporter**<sup>30</sup> för att bedöma medlemsstaternas stödordningar (t.ex. tonnageskatning), som är ett viktigt verktyg för att behålla den inhemska sjöfartssektorns marknadsandelar och konkurrenskraft och öka attraktionskraften hos medlemsstaternas flaggor mot bakgrund av en intensiv global konkurrens. Kommissionen **uppmärksammar med eftertryck medlemsstaterna att ytterligare främja pragmatiska åtgärder** såsom att effektivisera de nationella administrativa förfarandena<sup>31</sup>, eftersträva digitala certifikat, genomföra en fullständig digitalisering av register och använda AI-drivna verktyg för att optimera förfarandena. Kommissionen kommer å sin sida att **upprätta en strukturerad samarbetsdialog** med medlemsstaterna och berörda parter inom industrin i syfte att öka konkurrenskraften och den kvalitativa sjöfarten, bl.a. i samband med genomförandet av internationell lagstiftning och EU-lagstiftning om **fullgörande av flaggstatsförpliktelser**. Kommissionen kommer tillsammans med medlemsstaterna att fortsätta sina insatser inom IMO för att stärka tillsynen av flaggstater så att de effektivt kan fullgöra sina skyldigheter.

### **3.2 Energiomställning och utfasning av fossila bränslen**

För att främja sjöfartssektorns utfasning av fossila bränslen och minskning av föroreningar, samtidigt som dess konkurrensfördel bibehålls, krävs tydliga och förutsägbara regler, även på global nivå. Detta kan främja innovation och ledarskap på en snabbt föränderlig sjötransportmarknad och stimulera efterfrågan på rena bränslen och ren teknik i Europa.

Den rena omställningen kommer att kräva en kombination av ökad energieffektivitet och införande av ny framdrivningsteknik och alternativa bränslen. För att skapa förutsättningar för en massiv produktion och användning av sådana bränslen i sektorer där det är svårt att minska utsläppen har kommissionen presenterat **en investeringsplan för hållbara transporter**<sup>32</sup>. När det gäller sjötransporter kommer detta att omsättas i en ökad användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och direkt elektrifiering, där detta är möjligt<sup>33</sup>. I detta sammanhang kommer kommissionen även att sträva efter en integrerad marknad för biometan och samtidigt uppmäna medlemsstaterna att säkerställa att nationella åtgärder inte inför indirekta hinder för gränsöverskridande handel med biometan eller begränsar dess tillgänglighet på den inre marknaden. Alliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen kommer att uppmuntra till diskussioner mellan fartygsägare,

---

<sup>29</sup> Genom programmet SAFEMED V som finansieras genom instrumentet för grannskapet, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete – Europa i världen.

<sup>30</sup> C(2004) 43, EUT 2004.

<sup>31</sup> T.ex. kvalitativ och god förvaltning, en riskbaserad metod, kortare väntetider och effektivare inspektioner.

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

<sup>33</sup> Landströmsförsörjning, elfärjor och närsjöfart.

industrin för hållbara bränslen och finansinstitut för att främja produktion och leverans av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom vattenvägstransport.

Initiativet FuelEU Maritime och inkluderingen av sjöfartssektorn i EU:s utsläppshandelssystem understryker EU:s åtagande att forma den rena omställningen inom sjöfart, med en tydlig väg för sektorn att uppnå EU:s mål för minskade koldioxidutsläpp. För att ytterligare underlätta genomförandet av dessa akter och minska den rättsliga och administrativa komplexitet som uppstår till följd av de nuvarande oförenligheterna och överlappningarna kommer kommissionen att **överväga hur man kan förenkla och effektivisera den befintliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen**, som tjänar både utsläppshandeln inom sjöfarten och initiativet FuelEU Maritime, och skapar ytterligare synergier i förfarandet för kontroll av efterlevnaden av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen<sup>34</sup>.

Det effektivaste sättet att hantera sjötransporternas klimatpåverkan och säkerställa lika villkor är genom ambitiösa globala åtgärder, som skulle genomföra målet i IMO:s strategi från 2023 om att den internationella sjöfarten ska uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. EU kommer att **gå vidare med arbetet inom IMO och bygga broar med internationella partner för att arbeta för globala lösningar** till stöd för EU:s sjötransportsektors åtagande att fasa ut fossila bränslen och de investeringar som redan gjorts för att uppnå detta mål. I linje med befintliga rättsliga åtaganden kommer kommissionen att se över relevant EU-lagstiftning med beaktande av globala åtgärder inom IMO för att undvika dubbla betalningar.

Kommissionen kommer också att **främja samarbetet mellan berörda parter genom att skapa ett europeiskt nätverk av gröna farleder och nav**. Detta kommer att bygga på befintliga initiativ, inbegripet strategierna för olika havsområden och det europeiska sjöfartsområdet<sup>35</sup>. Syftet är att öka förutsägbarheten för investeringsbeslut och samordna hållbarhetsprojekt för fartygsdrift, införande av teknik, bränsleförsörjning och hamninfrastruktur<sup>36</sup>. I förekommande fall skulle sådana åtgärder kunna involvera EU:s kandidatländer, på grundval av befintliga rättsliga ramar, såsom det transeuropeiska transportnätet<sup>37</sup>.

### ***3.3 Säkerhet – en pelare för högkvalitativ sjöfart och resiliens***

Säkerhet är en strategisk möjliggörande faktor för högkvalitativa sjöfartstjänster och en hörnsten i EU:s tillverkningssektors konkurrenskraft och tekniska ledarskap. I takt med att man snabbt övergår till att använda alternativa bränslen och till digitalisering och automatisering inom sjöfarten måste säkerhetsprotokollen utvecklas så att de kan hantera nya operativa och tekniska risker samt cybersäkerhetsrisker. Den allt äldre EU-flaggade passagerarflottan understryker ytterligare behovet av att påskynda moderniseringen av flottan<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> Exempelvis när det gäller anpassning av tillämpliga definitioner och utformningskomponenter och utformningsförfaranden.

<sup>35</sup> Det europeiska sjöfartsområdet är havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet.

<sup>36</sup> Utveckling av hamninfrastruktur är avgörande för energiomställningen och utfasningen av fossila bränslen och tas upp i den europeiska hamnstrategin.

<sup>37</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

<sup>38</sup> Såsom betonar i Emsafes rapport som offentliggjordes av Emsa i december 2025.

På global nivå måste IMO:s säkerhetsstandarder hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen, bl.a. när det gäller alternativa bränslen och framdrivningssystem, energieffektiv teknik, utbildning av sjöfolk och automatiserade sjötransporter. EU kommer att **stärka sitt engagemang i IMO för att utforma dessa standarder, vilket också kommer att bidra till att säkerställa lika villkor på global nivå.**

I EU säkerställs en hög sjösäkerhetsnivå genom att IMO:s bestämmelser införlivas i EU-lagstiftningen. Under 2026 kommer kommissionen att rapportera om EU:s direktiv om säkerhet på passagerarfartyg<sup>39</sup> och direktivet om marin utrustning<sup>40</sup> som förberedelse inför översynen av dem, i syfte att **anpassa de nuvarande kraven till utmaningarna med utfasning av fossila bränslen och digitalisering.** I ljuset av hur viktigt det är med säkerhet på passagerarfartyg och säkra regionala förbindelser kommer kommissionen att överväga att **utvidga EU:s säkerhetskrav för passagerarfartyg till alla rutter inom EU.** När det gäller försörjning inom offshoresektorn kommer kommissionen att undersöka genomförbarheten av **en EU-ram för ömsesidigt erkännande av försörjningsfartyg inom offshoresektorn och industriella fartyg,** inbegripet för transport av industripersonal eller besättningar och för läggning och underhåll av sjökablar. Kommissionen kommer också att **bedöma om tillämpningsområdet för direktivet om marin utrustning eller befintliga arrangemang för ömsesidigt erkännande mellan erkända organisationer** ska utvidgas till att omfatta ytterligare utrustning. Syftet skulle vara att förenkla godkännandeförfarandena och förbättra tillträdet till internationella marknader, samtidigt som högsta möjliga säkerhetsnivå säkerställs.

Betydande utmaningar för sjösäkerheten och miljöfrågor är kopplade till den så kallade skuggflottan<sup>41</sup>, som till stor del består av föråldrade fartyg under oklar jurisdiktion och kontroll och som ofta verkar utanför normal praxis för flaggtransparens och efterlevnad. Detta medför bland annat ökade risker för havsmiljön, även för områden som utpekats som särskilt känsliga, såsom Östersjön. Kommissionen kommer, i nära samarbete med Europeiska utrikestjänsten och med stöd av Emsa att **stärka övervakningen och bevakningen av skuggflottan<sup>42</sup> och förbättra kontrollen av efterlevnaden av befintliga regler.** Den kommer även att fördjupa det internationella samarbetet för att täppa till återstående kryphål och upprätthålla globala sjösäkerhets- och miljöstandarder, inbegripet verkställandet av restriktiva åtgärder.

### ***3.4 Förenkling av de administrativa formaliteterna för att utnyttja potentialen hos Europas inre vattenvägsmarknad***

Komplexiteten i de administrativa förfaranden som följer av global lagstiftning, EU-lagstiftning och nationell lagstiftning utgör en betydande utmaning för EU:s sjöfart och orsakar förseningar, ökar kostnaderna och minskar den övergripande effektiviteten<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

<sup>40</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG.

<sup>41</sup> Definieras av IMO i resolution A.1192 (33) som antogs den 6 december 2023.

<sup>42</sup> I december 2025 godkände rådet en förklaring om förstärkning av den internationella havsrätten när det gäller hot från skuggflottan och avsikten att utveckla verktyg för att hantera hoten.

<sup>43</sup> Enligt kommissionens nyligen genomförda studie om närsjöfart kan de administrativa formaliteterna stå för upp till 5 % av ett fartygs totala driftkostnader.

Denna situation påverkar särskilt närsjöfarten, särskilt mindre aktörer, i transportmedelskonkurrensen med vägtransporter.

Förfarandena förväntas bli betydligt enklare när harmoniserad rapportering genom den europeiska kontaktpunkten för sjöfart<sup>44</sup> genomförs fullt ut. **Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att slutföra genomförandet av förordningen om kontaktpunkten för sjöfart.**

På ett bredare plan har kommissionen föreslagit **en ambitiös tullreform** som bör främja ett effektivt offentlig-privat samarbete för genomförandet av tullformaliteter inom alla ekonomiska sektorer, inbegripet sjöfartssektorn. Enligt förslaget kommer en tulldatacentral<sup>45</sup> att vara tillgänglig för sjöfartsoperatörer från och med 2032. För att underlätta handeln kommer kommissionen att eftersträva **en snabb sammankoppling mellan de nationella kontaktpunkterna för sjöfart och den framtida tulldatacentralen.**

Även om ovannämnda åtgärder underlättar efterlevnaden är det lika viktigt att minska den mängd uppgifter som fartyg måste rapportera när de anlöper EU-hamnar. För närvarande kan fartyg vara skyldiga att lämna in upp till 1 200 dataelement, varav två tredjedelar härrör från nationell lagstiftning<sup>46</sup>. I syfte att utnyttja den fulla potentialen hos Europas inre vattenvägsmarknad **uppmanar kommissionen medlemsstaterna att samarbeta för att förenkla och rationalisera rapporteringskraven på nationell nivå och EU-nivå.**

Kommissionen kommer att **samråda med sjöfartsindustrin** för att identifiera ytterligare förenklingar av administrativa förfaranden och uppgiftskrav.

### ***3.5 Tillvaratagande av EU:s intressen på internationell nivå***

Som ekonomisk stormakt är EU:s engagemang i internationell sjöfart avgörande, inte bara för att stödja sin egen ekonomiska tillväxt utan också för att styra den globala havspolitikerna mot lika villkor, hållbarhet, säkerhet och teknisk innovation.

Kommissionen kommer därför, tillsammans med EU:s medlemsstater, att **intensifiera sina insatser inom ramen för IMO** och sträva efter att **maximera EU:s genomslag genom bredare allianser med internationella partner.**

När det gäller resiliens i försörjningskedjan förtjänar flaskhalsar inom sjöfarten (dvs. kritiska knutpunkter för den globala handeln och för militär rörlighet) och nya rutter som exempelvis i Arktis<sup>47</sup> särskild uppmärksamhet. **Kommissionen uppmanar med eftertryck medlemsstaterna att öka samarbetet och anslå tillräckliga resurser för att stärka EU:s strategiska närvaro, inbegripet till havs, i dessa kritiska områden** i syfte att säkerställa kontinuitet i tillgången till internationella sjötransportvägar för att skydda unionens säkerhet. Berörda medlemsstater bör även kunna söka stöd från andra medlemsstater eller Europeiska utrikestjänsten för att via diplomatiska kanaler bistå fartyg som för deras flagg och som hålls i förvar eller riskerar att hållas i förvar, beroende på omständigheterna.

---

<sup>44</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU.

<sup>45</sup> Tulldatacentralen skulle vara en rad elektroniska tjänster och system för att använda data för tulländamål och möjliggöra ett elektroniskt genomförande av tulllagstiftningen.

<sup>46</sup> Kommissionens egen analys.

<sup>47</sup> Genom den kommande översynen av unionens politik för Arktis.

Kommissionen står fast vid sitt åtagande att **inkludera omfattande åtaganden om internationella sjötransporttjänster i frihandelsavtal**. Dessa insatser bör förbättra villkoren för marknadstillträde och icke-diskriminerande behandling av EU-operatörer i tredjeländer, inbegripet tillträde till hamnar och användning av kompletterande tjänster<sup>48</sup>. På det hela taget skulle **EU kunna eftersträva mer balanserade och ömsesidiga åtaganden i sin sjöfartspolitik**, särskilt från partner som inför restriktioner som exempelvis reserveringssystem för last och diskriminerande hamnavgifter.

Medlemsstaterna behöver en förutsägbar rättslig ram för att säkerställa efterlevnad av EU-lagstiftningen när de förvaltar sina **bilaterala partnerskap på sjöfartsområdet**<sup>49</sup>. **Kommissionen kommer att föreslå lagstiftning** som fastställer villkor för att medlemsstaterna ska kunna förklara befintliga bilaterala avtal förenliga med EU-lagstiftningen och förhandla fram och ingå nya avtal som främjar EU:s intressen.

EU:s rederier behöver tillförlitlig tillgång till alternativa bränslen och infrastruktur till konkurrenskraftiga priser längs globala rutter och nav. Initiativet ”Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs”<sup>50</sup> främjar användningen av rena och alternativa bränslen genom sådana partnerskap med tredjeländer som alla vinner på. För att skydda investeringar och EU:s intressen i internationella leveranskedjor kommer kommissionen att **integrera säkerhetskrav i utvecklingen av hamn- och värdekedjepartnerskap med utvecklingsländer inom ramen för Global Gateway**. Den kommer att ytterligare stärka denna strategi genom att fördjupa partnerskapen med utvecklade tredjeländer som hyser viktiga globala sjöfartsnav.

Kommissionen kommer, inom ramen för pakten för Medelhavsområdet<sup>51</sup>, att främja utvecklingen av effektiva och hållbara transportlänkar och ökad säkerhet i unionen.

### **3.6 Stöd till inlandssjöfarts-, kryssnings- och båtindustrisektorerna**

För att dra full nytta av den outnyttjade potentialen hos inlandssjöfarten inom det europeiska transportsystemet kommer kommissionen att föreslå en **uppföljning av Naiades III-programmet**. Detta initiativ kommer att inriktas på att ta itu med kritiska utmaningar för inlandssjöfartens konkurrenskraft, inbegripet modernisering av inlandshamnar, förbättring av infrastrukturens motståndskraft och införande av innovativ teknik som exempelvis automatiserade system och utsläppsfria eller utsläppssnåla fartyg.

EU:s kommande **strategi för hållbar turism** kommer att fortsätta att **främja hållbar tillväxt i turismekosystemet**, inbegripet kryssnings- och båtindustrin.

#### ***Flaggskeppsåtgärder***

- *Fortsätta arbetet inom ramen för IMO för globala lösningar och se över relevant EU-lagstiftning med beaktande av globala åtgärder inom IMO för att undvika dubbla betalningar.*

<sup>48</sup> T.ex. godshantering (inbegripet containerterminaler), lagrings- och magasineringstjänster, byråverksamhet och fraktspeditionstjänster.

<sup>49</sup> Mot bakgrund av Europeiska unionens domstols yttrande från 2017 om Singapore, där det bekräftades att EU har exklusiv befogenhet att förhandla om och ingå avtal om internationella sjötransporttjänster om sådana avtal kan påverka eller ändra befintliga EU-regler.

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

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

- *Överväga hur man kan förenkla övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen för EU:s utsläppshandelssystem och initiative FuelEU Maritime och effektivisera de administrativa formaliteterna för sjöfartsverksamhet.*
- *Eftersträva globala ambitioner, bland annat genom ett ökat engagemang i IMO:s arbete, främjande av strategiska partnerskap med tredjeländer och säkerställande av att de globala sjöfartsmarknaderna fungerar smidigt.*

#### 4. SÄKRA OCH SKYDDA

**Sjöfartsområdet står inför allt större hot**, både på ytnivån och på havsbotten. Hoten understryker behovet av robust **marin kapacitet när det gäller isbrytningskapacitet, undervattenskapacitet och kapacitet med dubbla användningsområden** för att stödja EU:s försvar, säkerheten i Arktis, skydd av kritisk infrastruktur och behov av militär rörlighet. Genom att ta itu med dessa utmaningar kan man skapa möjligheter till tillväxt inom EU:s sjöfartsindustri, inbegripet genom att utnyttja och främja produktion av fartyg, plattformar och teknik med dubbla användningsområden.

##### *4.1 Förstärkning av Europas industriella och tekniska bas på sjöfartsområdet*

Det föränderliga geopolitiska landskapet kräver att avancerade marina system, militära fartyg och marina plattformar som kan fungera på ett integrerat sätt i svåra miljöer med hot på flera områden inbegripet, vid behov, miljöer med extrema klimatförhållanden och geografiska förhållanden (t.ex. Arktis).

För att uppnå målen för försvarsberedskap för 2030 finns det ett tvingande intresse på EU-nivå och nationell nivå av att skala upp den marina produktionskapaciteten<sup>52</sup>. **Medlemsstaterna får utnyttja de olika möjligheterna inom ramen för ReArm Europe<sup>53</sup>, som syftar till att mobilisera upp till 800 miljarder euro i försvarsutgifter fram till 2030** för att stärka den industriella och tekniska kapaciteten på sjöfartsområdet. Detta inbegriper stöd till utvecklingen av standardiserade gränssnitt och protokoll, underlättande av interoperabilitet mellan europeiska flottor, integrering av system från olika tillverkare och främjande av strategiska förmågeområden<sup>54</sup>.

Europeiska försvarsfonden kommer att fortsätta att stärka kapaciteten hos integratörer av och leverantörer av utrustning till EU:s marina system genom att stödja samarbetsbaserade frågor inom forskning och utveckling i linje med prioriteringarna i förmågeutvecklingsplanen<sup>55</sup>.

Dessutom kommer **programmet för europeisk försvarsindustri (Edip)** att stödja en ökning av den industriella produktionskapaciteten och kompensera för kostnaderna för samarbete vid gemensam upphandling. Det kommer även att stödja övergången från

---

52 Kommissionen kommer att bedöma behoven inom EU:s sjöfartssektor, dess leveranskedja, EU:s grad av beroende och behovet av att upprätthålla strategiska reserver. En studie planeras att inledas under tredje kvartalet 2026 inom ramen för Horisont Europas arbetsprogram 2026–2027 (Gemensamma forskningscentrumets vetenskapliga och tekniska avdelningar (resiliens i försörjningskedjan för vattenvägstransporter)).

53 JOIN(2025) 27 final.

54 Inbegripet fartyg och teknik med dubbla användningsområden, fartyg för särskilda ändamål för underhåll av havsbaserad infrastruktur och undervattensinfrastruktur (t.ex. kabellägnings-, underhålls- och reparationsfartyg) och sjötransportkapacitet (t.ex. färjor, isbrytare, sjukvårdsfartyg, fartyg för stöd till besättningar, försörjningsfartyg inom offshoresektorn, mudderverk, bogserfartyg).

55 Sjöstrid och maritima förbud på alla tre nyckelområden, nämligen uppgradering av nuvarande system för ytfartyg, nästa generations sjöstridssystem för ytfartyg och bemannade och obemannade maritima system som är bestyckade med långdistansvapen. Mer information finns i EDA – EU:s prioriteringar för förmågeutveckling 2023.

prototyp till storskalig produktion som överbryggar FoU-verksamhet som stöds av Europeiska försvarsfonden.

#### **4.2 Säkerställande av tekniskt ledarskap inom maritim lägesbild**

Skyddet av kritisk undervattens-, hamn- och offshore-infrastruktur kräver en flerdömsstrategi som omfattar teknik som exempelvis undervattens- och yt-drönare, sensorer, system för tidig varning, kommunikationssystem för undervattensbruk, system för sjösättning och upptagning samt transportörer av drönare. Det behövs ett närmare samarbete mellan regeringar och industrin för att skapa komplexa strukturer för lägesuppfattning som integrerar avancerad teknik genom ett unikt ledningssystem. Detta skapar samtidigt möjligheter att förankra EU:s ledarskap inom sjöfartsindustrin i ett nytt, strategiskt segment.

**EU:s handlingsplan för kabelsäkerhet**<sup>56</sup>, som beskriver utvecklingen av en integrerad övervakningsmekanism för undervattenskablar per havsområdesnav, och **handlingsplanen för drönar- och antidrönarsäkerhet**<sup>57</sup>, med industriella åtgärder för drönare, såsom ett initiativ för gemensamma inköp, kommer att bidra till att säkerställa en snabb förmåga att detektera hot och vidta svarsåtgärder.

**För att stärka maritima lägesbilder på EU-nivå från rymden till havsbotten**, och åtgärda brister i kapaciteten, kommer det att vara viktigt att utnyttja Europas maritima industriella bas, med utgångspunkt i den europeiska världshavspakten och andra befintliga EU-initiativ<sup>58</sup> på detta område, för att ytterligare stödja följande:

- Ökad FoU vad gäller teknik och militära system/system med dubbla användningsområden för ledning, styrning, kommunikation, underrättelseverksamhet, övervakning och spaning.
- Gemensam upphandling av obemannade havsdrönare och kommunikationssystem för militära fartyg, kustbevakningen och hamnmyndigheter för att säkerställa samordning.
- Investeringar i och utveckling av cybersäkerhetslösningar och integrerade system som kombinerar övervakningskapacitet i syfte att möjliggöra en övergripande och samordnad strategi för sjöfartsskydd och hamnskydd.

För detta ändamål uppmanar kommissionen medlemsstaterna att utnyttja de möjligheter som Edip erbjuder, särskilt möjligheten att inrätta **europiska försvarsprojekt av gemensamt intresse**, bland annat på området **maritim lägesbild**.

#### **4.3 Stöd till militär rörlighet och krisberedskap**

I det gemensamma meddelandet om militär rörlighet<sup>59</sup> understryks den roll som transporter med dubbla användningsområden, inbegripet sjöfart, spelar för att möjliggöra militär rörlighet och krisberedskap. I meddelandet betonas även behovet av att EU utökar sin industriella kapacitet för att tillhandahålla kapacitet för militär rörlighet. I detta avseende är de europeiska färjornas potential för dubbla användningsområden viktig. Den kan spela en viktig roll för snabb och effektiv transport av trupper, fordon och utrustning över korta

---

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

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

<sup>58</sup> T.ex. EU:s strategi för sjöfartsskydd (14280/23), den gemensamma miljön för informationsutbyte, EU:s handlingsplan för kabelsäkerhet, handlingsplanen för drönar- och antidrönarsäkerhet, Emsas nav och unionens rymdprogram (förordning (EU) 2021/696) som inrättar Copernicus, Galileo, Egnos, Govsatcom och rymdsäkerhetstjänster som stöder sjöfart, sjöövervakning, sjökommunikation och maritima lägesbilder.

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

och medellånga sjövägar samt för evakuering och katastrofhjälp. Detta kommer att erbjuda möjligheter att återuppbygga den inhemska industriella kapaciteten inom detta strategiska segment och skapa en snöbollseffekt för sjöfartsindustrins bas.

I detta syfte kommer kommissionen att föreslå **en stödmekanism för byggande av färjor med dubbla användningsområden**<sup>60</sup> för att mobilisera ekonomiska resurser för investeringar med koppling till ytterligare militära specifikationer för färjor med dubbla användningsområden som byggs i Europa och kan sättas in på strategiskt viktiga sjövägar. Som en del av detta program kommer kommissionen att samarbeta med Europeiska försvarsbyrån och eventuellt Emsa samt med Europeiska unionens militära stab för att utveckla standarder för sjötransportresurser med dubbla användningsområden, komplettera den föreslagna förordningen om militär rörlighet<sup>61</sup> och säkerställa förenlighet med Natos standarder.

Kommissionen kommer vidare att **eftersträva gedigna och bindande cybersäkerhetsregler inom ramen för IMO i syfte att minska de allmänna cyberriskerna till sjöss för civila fartyg** i överensstämmelse med respektive EU-åtgärder, såsom NIS 2-direktivet<sup>62</sup>, cyberresiliensförordningen<sup>63</sup> och det nyligen framlagda förslaget till en reviderad förordning om cybersäkerhet<sup>64</sup>, som syftar till att ytterligare stärka EU:s resiliens och kapacitet på cybersäkerhetsområdet i ljuset av dessa ökande hot.

#### ***Flaggskeppsåtgärder***

- *Stödja en ökning av den marina industriella produktionskapaciteten, inbegripet genom det nya programmet för europeisk försvarsindustri och ReArm Europe.*
- *Föreslå ett stödprogram för byggande av färjor med dubbla användningsområden.*

## **5. TILLGÅNG TILL INNOVATION**

Innovation inom och investeringar i avancerad teknik såsom ren teknik, cirkularitet, digitalisering, automatisering, AI och utformning av smarta fartyg är avgörande för att öka konkurrenskraften, hållbarheten och resiliensen inom såväl EU:s sjöfartsindustri som dess sjöfartssektor. Det är därför mycket viktigt att ta itu med hinder såsom rättslig osäkerhet, fragmentering av offentliga och privata investeringar i FoI och begränsad testningskapacitet.

### ***5.1 Förbättring av den politiska ramen för att främja EU:s ledarskap inom innovativ teknik***

Framtiden för EU:s ekosystem av vattenvägar kommer att vara beroende av förmågan att identifiera och skala upp nya tekniska lösningar inom ren teknik och digitala och automatiserade system och tillhandahålla riktat politiskt stöd för att stärka EU:s industriella bas.

<sup>60</sup> I enlighet med relevanta regler för statligt stöd, där så är tillämpligt.

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

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

<sup>63</sup> Förordning (EU) 2024/2847. enligt förordningen ska produkter med digitala element uppfylla cybersäkerhetskraven. Marin utrustning är undantagen från dess tillämpningsområde, men den kan fortfarande tillämpas på sjöfartssektorn för produkter som inte klassificeras som marin utrustning, exempelvis programvara.

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

Teknik som exempelvis bränsleceller, elektrisk och vindassisterad framdrivning, minskning av flyktiga utsläpp, koldioxidtransport, avskiljning och lagring av koldioxid, landströmsförsörjning och havsbaserad förnybar energi<sup>65</sup> är bara några av de tekniker som erbjuder en betydande potential för utsläppsminskning och marknadsmöjligheter. De flesta av dem erkänns i förordningen om nettonollindustrin, som syftar till att senast 2030 öka EU:s tillverkningskapacitet för nettonollteknik. Aktuella studier som har utförts av Emsa betyder därtill fördelarna med luftsmörjning, och IMO:s arbete har gått framåt när det gäller riktlinjer för batterier, avancerad återvinning av spillvärme samt för bränsleceller och system för avskiljning och lagring av koldioxid.

**Vindassisterad framdrivning** är ett exempel på en teknik som bygger på stark europeisk tillverkningsexpertis<sup>66</sup>. För att stödja användningen av sådan kommer kommissionen att arbeta för att förfinas metoden för redovisning av framdrivning med vindenergi och ta itu med luckor i lagstiftningen på EU- och IMO-nivå.

Dessutom kräver **kärndrift**, inbegripet små modulära reaktorer (SMR-reaktorer) och avancerade modulära reaktorer, en samordnad strategisk tillsyn mot bakgrund av ett förnyat globalt intresse och tidig utveckling inom industrin. Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta för en gedigen politisk ram som möjliggör användning av framdrivning med kärnenergi inom kommersiell sjöfart<sup>67</sup> och bidrar till att uppnå en global ledande ställning inom teknik och industri.

Kommissionen kommer, med stöd av Emsa, att samordna arbetet med bedömningen av den tekniska utvecklingen, inbegripet teknisk mognadsgrad och säkerhet. För att bidra till att minska investeringsriskerna och bidra till att skala upp lösningar kommer lovande teknisk utveckling att bedömas ytterligare och återspeglas i EU-lagstiftningen, såsom FuelEU Maritime-förordningen och EU-taxonomin<sup>68</sup> samt på IMO-nivå, beroende på vad som är lämpligt.

Kommissionen kommer vid behov att uppdatera regelverket för EU:s inre marknad för att stödja innovation inom och användning av ren teknik inom specifika segment i sjöfartsindustrin. I detta syfte kommer kommissionen att föreslå en **riktad ändring av förordningen om utsläpp från mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg**<sup>69</sup> för att tillåta vätgas som referensbränsle för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i fartyg för inlandssjöfart. Dessutom är den **pågående utvärderingen av direktivet om fritidsbåtar**<sup>70</sup> **inriktad på att bedöma reglerna om nya vattenfarkoster och nya framdrivningssystem i detta segment.**

---

<sup>65</sup> Såsom fundament och flytanordningar för havsbaserad vindkraft, energi från tidvattenströmmar, havsbaserade understationer och omvandlare för vågenergi.

<sup>66</sup> Under de senaste fem åren har detta område fått mer än 36 miljoner euro i finansiering från Horisont Europa.

<sup>67</sup> Bland annat genom ett särskilt ämne i ansökningsomgången för 2027 för arbetsprogrammet för Horisont Europa-kuluster 5.

<sup>68</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 av den 4 juni 2021 om komplettering av förordning (EU) 2020/852.

<sup>69</sup> Förordningen om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (förordning (EU) 2016/1628).

<sup>70</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG (Text av betydelse för EES).

För att främja ett säkert införande av autonoma fartyg kommer kommissionen att eftersträva en **rättslig och teknisk ram för lösningar för obemannade sjötransporter** på såväl IMO-nivå som på EU-nivå. Sedan 2016 har EU:s arbete med autonoma ytfartyg till sjöss bidragit till IMO:s regelverk ”**MASS Code**”, som ska antas 2026 och vara obligatorisk senast 2032. Inför det storskaliga införandet av autonoma fartyg kommer kommissionen, med stöd av Emsa, att **utfärda EU-riktlinjer och bästa praxis för särskilda tester och försök till havs samt riskbedömning**<sup>71</sup> för att stödja genomförandet i medlemsstaterna och bidra till EU:s tekniska ledarskap.

## ***5.2 Främjande av synergier, samordning och undanröjande av hinder för industriell uppskalning av innovationer***

För att **stärka EU:s tekniska ledarskap** kommer kommissionen att sträva efter att stärka det offentlig-privata samarbetet inom ramprogrammet Horisont Europa 2028–2034 på prioriterade områden och utifrån en portföljstrategi. När det gäller vattenvägstransporter kommer samarbetet att bygga på resultaten av det nuvarande gemensamt planerade **partnerskapet för vattenvägstransporter med nollutsläpp** i syfte att **stärka och utvidga EU:s åtgärder** på detta område, för att främja synergieffekter och uppskalningseffekter mellan utfasning av fossila bränslen, digitalisering, automatisering och cirkularitet i det större ekosystemet av vattenvägar.

Kommissionen uppmanar **medlemsstaterna att ytterligare stödja en snabb spridning av innovation, inbegripet testbäddar och lagstiftningsexperiment** som bidrar till Europas tekniska ledarskap på sjöfartsområdet, industriella suveränitet och målen för den dubbla omställningen. Den kommande **EU-strategin för forskning och innovation på havsområdet** kommer att förbättra testningsförfarandena för havsteknik, såsom undervattensrobotteknik, för olika tillämpningar i syfte att hjälpa tillverkare i EU att införa dem snabbare och billigare.

Vid genomförandet av den **europiska strategin för forsknings- och teknikinfrastruktur**<sup>72</sup> kommer kommissionen att kartlägga och bedöma forsknings- och teknikinfrastruktur, bland annat för vattenvägstransporter. Den kommer även att främja tillgången till sådan infrastruktur för uppstarts företag, expanderande företag, små och medelstora företag och midcap-bolag på sjöfartsområdet i EU.

För att bidra till att **förhindra läckage av EU-finansierad teknik** kommer kommissionen att ta itu med forsknings- och innovationssäkerhet för att säkerställa en systematisk och strikt tillämpning av befintliga verktyg<sup>73</sup> och identifiera eventuella återstående brister.

Kommissionen kommer att **lansera det europeiska initiativet för havsobservation OceanEye**, en av hörnstenarna i den europeiska världshavspakten. Förbättrad havsobservation och utveckling av relaterad teknik kommer att skapa nya möjligheter för tillverkare i EU:s sjöfartsindustri.

### ***Flaggskeppsåtgärder***

<sup>71</sup> T.ex. det riskbaserade bedömningsverktyg som utvecklats av Emsa.

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

<sup>73</sup> Kommissionen kan exempelvis i vederbörligen motiverade fall utesluta vissa enheter i tredjeländer eller enheter i EU som kontrolleras av vissa tredjeländer från att delta i projekt för forskning och innovation och utbyggnad av digital kapacitet för att skydda unionens strategiska tillgångar, intressen, oberoende eller säkerhet. Den kan också bedöma effekterna av överföringen av resultat från Horisont Europa (inklusive immateriella rättigheter) som genererats av EU-finansierad forskning till icke-associerade tredjeländer och invända mot sådana överföringar.

- Uppdatera regelverket för att främja EU:s ledarskap inom innovativ teknik, inbegripet vindassisterad framdrivning, kärndrift och autonoma fartyg.
- Stärka och utvidga tillämpningsområdet för FoI-stödet till sjöfartssektorn, med utgångspunkt i resultaten av det nuvarande gemensamt planerade partnerskapet för vattenvägstransporter med nollutsläpp.
- Lansera initiativet för havsobservation (OceanEye).

## 6. TILLGÅNG TILL FINANSIERING OCH INVESTERINGAR

I nyligen genomförda studier uppskattas de årliga finansieringsbehoven för utfasningen av fossila bränslen i EU:s fartygsflotta till mellan 2,4 och 8,5 miljarder euro. Betydande investeringsbehov har identifierats för fartyg för inlandssjöfart och specialiserade segment som exempelvis fartyg för havsbaserad vindkraft, sjökabelfartyg eller ny havsteknik<sup>74</sup>. Den digitala omställningen vid EU:s varv beräknas därtill kräva investeringar på minst 3–7,5 miljarder euro. För att tillgodose dessa investeringsbehov krävs en samordnad användning av nuvarande och framtida EU-finansiering, nationella åtgärder och åtgärder för att locka privat kapital under hela investeringsprocessen. Särskilda verktyg för rådgivning, matchning och projektkataloger, såsom EU:s Ship Financing Portal, plattformen BlueInvest, Europe Enterprise Network, EIB:s rådgivningstjänster genom InvestEU:s rådgivningscentrum och ”Innovation Fund Project Development Assistance”, kommer att främja tillgången till resurser och skapa gynnsamma villkor för finansiering av projekt.

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna, finansinstitut och nationella utvecklingsbanker att öka stödet till vattenvägsprojekt, bland annat genom garantier för finansiering av såväl byggande som förvärv av fartyg, i tillämpliga fall i linje med relevanta regler för statligt stöd.

### 6.1 Finansiering av investeringar genom EU-instrument

Under 2026 och 2027 kommer kommissionen att mobilisera ett brett spektrum av tillgängliga resurser och befintliga instrument till stöd för EU:s sjöfartskluster, inbegripet sjöfartsindustrin och sjöfartssektorn, under hela investeringscykeln.

Riktade bidrag, effektiva riskdelningsmekanismer och innovativa finansieringssystem är avgörande för att mobilisera privata investeringar i sektorn. För detta ändamål kommer kommissionen att **stödja förnyelse och utfasning av fossila bränslen i fartygsflottan**, med särskilt fokus på färjor och kustfärjor, **inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)** genom en ansökningsomgång under 2026. Denna åtgärd är utformad för att fortsätta omställningen av EU:s sjöfartssektor och samtidigt främja utvecklingen av det europeiska sjöfartsområdet samt inhemsk tillverkningskapacitet och teknik som är tillverkad i EU. Sedan 2014 har FSE redan gett stöd till olika typer av fartyg och insatser till ett värde av motsvarande 220 miljoner euro. I februari 2026 **ändrade kommissionen dessutom FSE:s digitala arbetsprogram för att anslå 347 miljoner euro till strategiska sjökabelprojekt** och inledde en ansökningsomgång värd 20 miljoner euro för att förbättra Europas reparationskapacitet.

<sup>74</sup> [Europeiska investeringsbanken, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

Genom InvestEU räknar kommissionen med att **mobilisera omkring 1–1,5 miljarder euro<sup>75</sup> i investeringar i vattenvägssektorn fram till 2027**, varav en tredjedel kommer att förverkligas 2026–2027, bland annat för förnyelse av flottan och eftermontering under alla utvecklingsstadier<sup>76</sup>. Ett lovande initiativ är den nyligen inrättade aktiefonden Atlante Marine Fund<sup>77</sup>. Vidare tillhandahåller **Blue Economy-produkten<sup>78</sup>, som stöds av InvestEU och EHFVF<sup>79</sup>** och genomförs av EIB-gruppen, riskkapital och privata kapitalinvesteringar till uppstartsföretag och små och medelstora företag, inbegripet inom skeppsbyggnad och eftermodifiering, varvsindustrin och blå teknik. Den **syftar till att mobilisera uppskattningsvis 800 miljoner euro i investeringar.**

För demonstration och förberedelser **har kommissionen genom innovationsfonden anslagit 20 miljoner utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem (1,5 miljarder euro<sup>80</sup>)** fram till 2030 för att stödja utsläppsminskningar och främja innovation inom hela sjöfartssektorn, från hamnar till varvsindustrin. Sedan 2020 har fonden gett omkring 600 miljoner euro i stöd till 13 sjöfartsprojekt<sup>81</sup>. På grundval av dessa resultat, och som en del av åtagandet att avsätta 20 miljoner utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem till sektorn, kommer kommissionen under 2027 att inleda en **särskild ansökningsomgång för sjöfart**. Budgeten och omfattningen för denna ansökningsomgång kommer att fastställas enligt vad kommissionen anser vara lämpligt, särskilt på grundval av innovationsfondens återstående budget och priset i utsläppshandelssystemet. Inför framtida allmänna ansökningsomgångar kommer kommissionen även att bedöma genomförandet av innovationsfonden och dess särskilda bestämmelser om företräde för sjöfartsprojekt för att ytterligare stärka utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten. Medlemsstaterna uppmanas att utnyttja innovationsfondens resurser genom dess mekanismer ”auktion som en tjänst” och ”bidrag som en tjänst”, vilket gör det möjligt att anslå ytterligare nationella medel för att stödja havsprojekt.

Inom ramen för Horisont Europa har kommissionen redan anslagit 345 miljoner euro under perioden 2021–2024. Den **kommer att anslå ytterligare 184,5 miljoner euro för att finansiera forsknings- och innovationsåtgärder (FoI-åtgärder) för vattenvägstransporter** fram till 2027<sup>82</sup>, inklusive 159,5 miljoner euro för att finansiera vattenvägstransport med nollutsläpp och 8 miljoner euro för ett ämne rörande fastoxid-bränsleceller<sup>83</sup>. För **FoU på havsområdet<sup>84</sup>** kommer 130 miljoner euro att finnas

---

<sup>75</sup> Bland de investeringsområden som redan stöds av InvestEU finns utsläppssnåla och utsläppsfria färjor, vindkraftparker till havs, obemannade ytfartyg för sektorn för havsbaserad vindkraft, vindassisterad framdrivning och undervattensteknik.

<sup>76</sup> Bl.a. genom att skala upp sektorsövergripande InvestEU-produkter som kan användas för att stödja små och medelstora företag och små midcap-bolag inom sjöfarts- och varvssektorn, inbegripet garantin för hållbarhet och digitaliserings- och innovationsgarantin, som förvaltas av Europeiska innovationsfonden (EIF).

<sup>77</sup> Stöds av Europeiska investeringsfonden (EIF) genom InvestEU-programmet och är inriktat på att underlätta flottornas energiomställning, särskilt för små och medelstora ägare.

<sup>78</sup> Genomförs av Europeiska investeringsfonden.

<sup>79</sup> Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden.

<sup>80</sup> Med ett pris på 75 euro per EU-utsläppsrätt.

<sup>81</sup> Utöver detta gynnas sektorn även av den ännu större budgeten för transportrelevanta e-bränsleprojekt.

<sup>82</sup> Genom arbetsprogrammet för Horisont Europa 2025 och 2026–2027.

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

<sup>84</sup> Sedan 2019 har totalt 1,1 miljarder euro öronmärkts och anslagits på EU-nivå för att stärka den marina kapaciteten. Projekt inom ramen för det europeiska försvarsindustriella utvecklingsprogrammet/unionens förberedande åtgärd för försvarsrelaterad forskning/Europeiska försvarsfonden som inlets, pågår eller slutförts (mellan 2019 och 2024) omfattar 35 samarbetsprojekt för vilka åtaganden gjorts för 834,9 miljoner euro, vilket har lett till sex prototyper och ytterligare tio som förväntas fram till 2030. Inom ramen för Europeiska försvarsfondens ansökningsomgångar med projekt som för närvarande håller på att väljas ut (2025) har 142 miljoner euro har öronmärkts.

tillgängliga inom ramen för Europeiska försvarsfondens ansökningsomgångar som för närvarande är öppna (2026) på områden som exempelvis förbättrade halvautonoma ytfartyg och skydd av havsbotteninfrastruktur.

I **nästa fleråriga budgetram** kan den föreslagna **Europeiska konkurrenskraftsfonden** hjälpa sektorn att få ut EU-innovationer på marknaden. Kommissionen skulle, inom ramen för Europeiska konkurrenskraftsfonden, kunna stödja investeringar i rena, digitaliserade fartyg samt innovation och modernisering av varvsindustrin, havsbaserad energi och blå teknik. Europeiska konkurrenskraftsfonden skulle även kunna stödja forskningssamverkan och innovation på försvarsområdet och industriell uppskalning samt dubbel användning av civil-militära tillgångar<sup>85</sup>. Det finansiella stödet från Europeiska konkurrenskraftsfonden föreslås vara nära samordnat med finansiering inom ramen för det framtida **Horisont Europa-programmet**<sup>86</sup>.

EIB-gruppen, som lånar ut i genomsnitt<sup>87</sup> 600 miljoner euro per år till projekt inom vattenvägstransporter i stort, inklusive sjöfart, står fast vid sitt åtagande att stödja sektorns finansieringsbehov och underlätta tillgången till finansiering för företag av alla storlekar<sup>88</sup>. Gruppen är beredd att säkerställa en trovärdig väg från innovation och pilotprojekt till fullskalig utbyggnad, bland annat genom sitt TechEU-program<sup>89</sup> som stöds av InvestEU.

## **6.2 Utnyttjande av stödåtgärder på EU-nivå samt nationell och regional nivå**

Fonder med delad förvaltning som genomförs av medlemsstater eller regioner kan stödja investeringar inom ramen för det nya förslaget till flerårig budgetram via planer för nationellt och regionalt partnerskap, i linje med målen för denna strategi<sup>90</sup>.

Betydande och särskilda resurser för att finansiera utfasningen av fossila bränslen kan mobiliseras genom intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem som auktioneras ut av EU:s medlemsstater efter det att systemet utvidgats till att även omfatta sjöfarten. Eftersom medlemsstaterna enligt lag är skyldiga att använda intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem för att investera i klimatåtgärder, **uppmärksammar kommissionen verkligen medlemsstaterna att anslå en del av intäkterna från utsläppshandelssystemet** till investeringar i minskade koldioxidutsläpp till havs i hela det europeiska sjöfartsklustret<sup>91</sup>. För att maximera effekterna och uppnå synergieffekter på EU-nivå, inbegripet mellan fartygsägare, varv, teknik- och bränsleleverantörer och hamnaktörer, kommer kommissionen att samordna medlemsstaternas insatser och underlätta utbytet av bästa praxis, eventuellt genom riktlinjer.

För att ytterligare underlätta utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten och stödja EU:s industriella resiliens och ledarskap kommer kommissionen inom ramen för den kommande översynen av utsläppshandelssystemet att överväga **en särskild EU-mekanism för att**

---

<sup>85</sup> T.ex. för att skänka incitament till upphandling av transportutrustning med dubbla användningsområden, stödja förstärkning, modernisering och utvidgning av samt nya användningsområden för industriell kapacitet för produktion och underhåll av produkter som bidrar till och förbättrar militär rörlighet samt utbildning, omskolning och fortbildning av personal.

<sup>86</sup> Forskningssamverkan och innovation för konkurrenskraftsdelen i den andra pelaren i Horisont Europa kommer att integreras i en särskilt ägnad del av arbetsprogrammen inom ramen för Europeiska konkurrenskraftsfonden.

<sup>87</sup> För perioden 2015–2024.

<sup>88</sup> Bland annat på områden som vattenvägstransport, innovation, avancerad tillverkning och försvar.

<sup>89</sup> [TechEU – European innovators one-stop shop](#).

<sup>90</sup> I enlighet med relevanta regler för statligt stöd, där så är tillämpligt.

<sup>91</sup> Till exempel produktion och användning av hållbara bränslen, förbättring av fartygens energieffektivitet, förnyelse av flottan, investeringar i innovativ ren havsteknik samt hållbar infrastruktur och landströmsförsörjning i hamnar.

**direkt stödja rederier med utsläppsrätter från utsläppshandelssystemet** för användning av hållbara bränslen och ren framdrivningsteknik som är kopplad till riktade kriterier för europeiskt företräde.

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att utnyttja den nya **ramen för statligt stöd inom given för en ren industri (Cisaf)** för att stödja investeringar i utfasning av fossila bränslen och energieffektivitet i industrin, inbegripet i anläggningar för sjöfartsindustrin, samt för att öka tillverkningskapaciteten inom havsrelevant nettonollteknik<sup>92</sup>.

De kommande **riktlinjerna för landtransporter och multimodala transporter** och den nya **gruppundantagsförordningen om transporter** kommer att möjliggöra investeringsstöd som syftar till att stödja förnyelse av fartygsflottan för inlandssjöfart<sup>93</sup> och installation av kranar ombord på fartyg för inlandssjöfart. De kommer också att möjliggöra driftstöd för att bidra till en minskning av externa kostnader vid övergången till multimodala alternativ, inbegripet närsjöfart eller inre vattenvägar, jämfört med transporter enbart på väg.

### **6.3 Åtgärdande av regleringsmässiga problem rörande fartygsfinansiering**

Andelen globala sjöfartsportföljer som innehas av europeiska banker har stadigt minskat under de senaste åren, från 72 % år 2013 till 49,7 % år 2023<sup>94</sup>. Trenderna varierar mellan medlemsstaterna, med kraftiga minskningar i vissa och stabila eller till och med ökande bankexponeringar mot sjöfarten i andra. I allmänhet söker dock rederier i EU i allt större utsträckning finansieringsmöjligheter hos banker i tredjeländer och leasinginstitut som erbjuder attraktiva finansieringsprodukter. Denna situation kan skapa en strategisk nackdel för EU och undergräva dess ekonomiska säkerhet och industriella intressen, eftersom utländska institut kan behålla äganderätten till de leasade fartygen och införa krav på lokalt innehåll. Ett enhetligt och förutsägbart regelverk bör bidra till att stimulera fartygsfinansiering i EU och uppmuntra investerare att satsa kapital på gröna havsprojekt i Europa.

Kommissionen **kommer att se över kriterierna<sup>95</sup> för vattenvägssektorn i EU:s hållbarhetstaxonomi** så att de bättre återspeglar sektorns unika behov, tekniska realiteter och klimatomställningsvägar. Nya kriterier, som förväntas offentliggöras under andra kvartalet 2026, skulle kunna övervägas i relevanta instrument för statligt stöd till investeringar i förnyelse av flottan och i eftermontering<sup>96</sup>.

På nivån för kapitalmarknaderna **kommer strategin för den europeiska spar- och investeringsunionen att bidra till att kanalisera fler investeringar till ekonomin** genom att undanröja hinder, underlätta värdepapperisering, stimulera institutionella investeringar och gränsöverskridande mobilisering av kapital.

---

<sup>92</sup> Dessa omfattar bränsleceller, elframdrivningsteknik för vattenvägstransporter, vindframdrivningsteknik, teknik för koldioxidtransport, teknik för avskiljning och lagring av koldioxid, utrustning för landströmsförsörjning, teknik för havsbaserad förnybar energi, exempelvis fundament och flytanordningar för havsbaserad vindkraft, teknik för energi från tidvattenströmmar, teknik för vågenergi, havsbaserade understationer och omvandlare.

<sup>93</sup> Nämligen för små och medelstora företag och små midcap-bolag i form av garantier.

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

<sup>95</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 av den 4 juni 2021 om komplettering av förordning (EU) 2020/852.

<sup>96</sup> Den allmänna gruppundantagsförordningen, som kommer att revideras 2026, innehåller särskilda avsnitt om stöd till förvärv av rena och utsläppsfria fartyg eller eftermontering av befintliga fartyg. På samma sätt ingår relevanta avsnitt i riktlinjerna för statligt stöd på klimat-, energi- och miljöområdet som antogs i januari 2022.

### ***Flaggskeppsåtgärder***

- *Stödja förnyelse och utfasning av fossila bränslen i fartygsflottan inom ramen för den nuvarande Fonden för ett sammanlänkat Europa och samtidigt främja inhemsk industriell kapacitet.*
- *Inom ramen för den kommande översynen av utsläppshandelssystemet överväga en EU-mekanism för att stödja användningen av hållbara bränslen och ren framdrivningsteknik.*
- *Uppmuntra medlemsstaterna att anslå en del av intäkterna från utsläppshandelssystemet till investeringar i minskade koldioxidutsläpp inom sjöfarten i Europa.*
- *Se över kriterierna i EU:s hållbarhetstaxonomi för att förbättra tillgången till hållbar finansiering och ge incitament till hållbara investeringar.*

## **7. TILLGÅNG TILL KOMPETENS OCH ARBETSTILLFÄLLEN AV HÖG KVALITET**

Det är väldigt viktigt att göra det mer attraktivt att arbeta i EU:s sjöfartskluster. En kvalificerad och motiverad arbetskraft ligger till grund för effektivitet och produktivitet, möjliggör anpassning till tekniska förändringar, säkerställer att kunskap bevaras och överförs och stöder hållbarhetsmål samtidigt som den bidrar till ett konkurrenskraftigt, resiliellt och innovativt marint ekosystem i EU.

### ***7.1 Omskolning och fortbildning av arbetskraften och sjöfolket inom varvsindustrin i EU***

Den tekniska utvecklingen, användningen av alternativa bränslen och den ökande automatiseringen och digitaliseringen leder till en ökad efterfrågan på högkvalificerat sjöfolk, landbaserade yrkesutövare och arbetstagare inom varvsindustrin och sjöfartsindustrin. Det krävs strategiska investeringar i utbildning för att förhindra brist på arbetskraft, säkra immateriella rättigheter, minska beroendet av arbetstagare från tredjeländer och skydda know-how inom unionen.

Omställningsvägen för mobilitet<sup>97</sup> belyser stora behov av omskolning och fortbildning i och med att uppemot 40 % av arbetskraften inom varvsindustrin förväntas gå i pension senast 2030. I kompetenspakten<sup>98</sup> för varvsindustrin åtog sig industripartnerna att omskola och fortbilda 7 % av de anställda varje år och att locka till sig 234 000 nya arbetstagare fram till 2030. Inom sjöfartssektorn kommer upp till 250 000 sjöfolk att behöva omskolning och fortbildning för att nya tekniska och bränslerelaterade behov ska kunna tillgodoses.

<sup>97</sup> Omställningsvägen för EU:s industriella ekosystem för mobilitet (2024)

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

<sup>98</sup> Inom ramen för kompetenspakten har andra storskaliga kompetenspartnerskap av relevans för sjöfartsindustrin inrättats, bl.a. inom rymd- och försvarsindustrin och för havsbaserad förnybar energi.

I linje med industrins behov kommer kommissionen att stödja utbildningsinstitutioner och arbetsmarknadens parter när det gäller att **identifiera nuvarande och framtida brister på kvalificerad arbetskraft** och **utveckla program för omskolning och fortbildning**<sup>99</sup>.

## 7.2 Rörlighet, attraktionskraft och arbetstillfällena av hög kvalitet

Det råder fortfarande svårigheter att rekrytera och behålla kvalificerad personal. Kommissionen är beredd att hjälpa medlemsstaterna att göra karriärer inom sjöfarten attraktiva och främja rörlighet mellan havs- och landbaserade roller och samtidigt stödja livslånga karriärer inom sjöfartsklustret och skapande av arbetstillfällena, även i kust- och ösamhällena. För att öka rörligheten inom klustret **kommer kommissionen att stödja arbetsmarknadens parter och utbildningsinstitutioner för sjöfolk när det gäller att kartlägga sjöfartsyrken**. Detta kommer också att bidra till att bevara erfarenheter och stärka den europeiska industriella basen.

Kvinnor är underrepresenterade inom sjöfartsyrkena, särskilt inom sjöfarten men även inom landbaserade yrken. Kommissionen kommer att stödja arbetsmarknadens parter och andra organisationer när det gäller att öka kvinnors deltagande i sjöfartssektorn.

Det europeiska systemet för sjöfartsutbildning måste bli gränslöst. Det är prioriterat att säkerställa ömsesidigt erkännande av examina, kvalifikationer och certifikat inom sjöfartsklustret i hela EU, och om möjligt med tredjeländer. Kommissionen kommer att stödja och samordna **inrättandet av ett nätverk av lärosäten och yrkesutbildningscentrum på sjöfartsområdet** runt om i EU. Det är viktigt att notera att kommissionen kommer att hjälpa medlemsstaterna att undanröja hinder för rörligheten för studenter och undervisande och forskande personal, bland annat genom att **främja ytterligare deltagande av utbildningsinstitutioner för sjöfolk i Erasmus+**.

Den senaste tidens kriser har visat att sjöfolk och annan sjöfartspersonal, inbegripet arbetstagare inom tillverkningsindustrin, är viktiga arbetstagare<sup>100</sup>. Deras arbete är avgörande för att hålla världen i rörelse och säkerställa resiliensen hos EU:s industriella bas och leveranskedjor.

Sjöarbetssektorn står inför ihållande utmaningar som inte bara rör kompetensbrist utan även arbetsvillkor både ombord och på land. För att stödja arbetstillfällena av hög kvalitet krävs en stark **dialog mellan arbetsmarknadens parter**, rättvisa arbetsvillkor och säkra arbetsplatser. Genomförandet och tillämpningen av EU:s arbetslagstiftning, inbegripet **Europaparlamentets och rådets direktiv om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster**<sup>101</sup> och regelverket om hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, är avgörande för att säkerställa lika villkor och en attraktiv sysselsättning<sup>102</sup>.

Kommissionen **kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att förbättra arbetsnormerna vid ILO** och samarbetet med IMO och ILO för att säkerställa en enhetlig

---

<sup>99</sup> Bland annat genom den kommande strategin för generationsskifte inom den blå ekonomin, som väntas offentliggöras 2027. Ytterligare åtgärder kommer också att bygga på det arbete som redan inletts genom MED-NET-plattformen, som inrättats som en uppföljning av projektet SkillSea, och kompetenspakten för varvsindustrin. *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy* (2025) och [initiativet BlueComp – Competence Framework](#) kommer också att beaktas. En kompetensagenda kommer också att utarbetas inom ramen för pakten för Medelhavsområdet för att ta itu med kompetensen inom arbetskraften och anpassa utbildningen till industrins behov.

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

<sup>101</sup> Direktivet ska inte tillämpas på företag inom handelsflottan såvitt avser besättning ombord.

<sup>102</sup> Färdplanen för sysselsättning av hög kvalitet utgör ett förnyat åtagande och en grund för att säkerställa arbetstagarnas rättigheter samtidigt som man håller jämna steg med tekniska, ekonomiska och samhälleliga förändringar.

tillämpning av bestämmelserna och ett enhetligt **skydd för sjöfolk**, och på så sätt bidra till lika villkor på global nivå. Ett område där framsteg behövs är när det gäller att ta itu med skillnader i de sociala trygghetssystemen för sjöfolk. Kommissionen kommer att främja bättre samordning av sådana system, bland annat genom att stärka **Europeiska arbetsmyndighetens roll, särskilt för att stärka** samordnade åtgärder och gemensamma inspektioner, samtidigt som man säkerställer anpassning av EU-lagstiftningen och internationella standarder.

#### ***Flaggskeppsåtgärder***

- *Skapa ett nätverk av lärosäten och yrkesutbildningscentrum på sjöfartsområdet runt om i EU som tillhandahåller utbildning för jobb inom sjöfartsklustret, inbegripet program för omskolning och fortbildning.*
- *Uppmuntra och stödja medlemsstaterna för att fler utbildningsinstitutioner för sjöfolk ska delta i Erasmus+ och tillhörande initiativ genom att underlätta förfaranden och undanröja hinder för mobilitet i utbildningssystemet.*

### **8. SLUTSATS**

Denna strategi utgör en strukturerad handlingsplan som kräver en samlad insats från alla berörda parter, däribland EU-institutionerna, medlemsstaterna, industrin, regionerna, arbetsmarknadens parter och det civila samhället. Kommissionen är fast besluten att se till att den genomförs effektivt och att dess mål uppnås tillsammans med alla ovannämnda intressenter. I detta syfte kommer kommissionen att lansera en **högnivånämnd för sjöfartsindustrin och hamnar** under ledning av den ansvariga kommissionsledamoten och verkställande vice ordförande för ett fortsatt utbyte om genomförandet av de åtgärder som beskrivs i både **EU:s strategi för sjöfartsindustrin och hamnstrategi** och att samla in återkoppling om utvecklingen på marknaden.

## BILAGA: SAMMANFATTNING AV ÅTGÄRDERNA (ska uppdateras på grundval av den slutliga huvudtexten)

### **Pelare I – Bygga, utrusta och reparera**

#### **Kommissionen kommer att göra följande:**

- Lansera en europeisk industriallians för värdekedjor inom sjöfarten för att stärka Europas industriella suveränitet och tekniska ledarskap på utvalda pionjärmarknader inom sjöfartsindustri och ny teknik (2026).
- Lansering av en ansökningsomgång för FoI för flaggskeppsinitiativet ”Shipyards of the Future” inom ramen för Horisont Europas arbetsprogram 2026–2027 (*pågående*).
- Förenkla och påskynda tillståndsförfarandena genom den föreslagna rättsakten om stimulanser i industrin, även för anläggningar i sjöfartsindustrin (2026).
- Samarbeta med medlemsstaterna i EU/EES för att identifiera och främja en flerårig, aggregerad katalog över offentliga beställningar hos offentliga upphandlare i EU/EES för att skapa en långsiktig aggregerad efterfrågan (2026–2027).
- Föreslå riktade icke-prisrelaterade krav, i enlighet med internationella skyldigheter, inom utvalda strategiska segment för offentlig upphandling i samband med den kommande översynen av EU:s ram för offentlig upphandling (2026).
- Inleda en strukturerad dialog med EU:s sjöfartsindustri i syfte att ytterligare förbättra dess underrättelsekapacitet för att övervaka varvpolitiken och marknadsutvecklingen, strategiska risker, hot mot och möjligheter till resiliens i försörjningskedjan samt hinder för marknadstillträde i tredjeländer (2026).
- Bedöma alternativ och, när så är nödvändigt och genomförbart, föreslå ett nytt sektorsspecifikt instrument, eller riktade ändringar av dess handelspolitiska verktygslåda, i linje med internationella skyldigheter, med fokus på specifika segment som är centrala för Europas strategiska oberoende och säkerhet och där EU:s varv fortfarande är verksamma men utsätts för otillbörlig internationell konkurrens.
- Använda befintliga och framtida handels- och investeringsavtal för att skydda och aktivt främja EU:s sjöfartsindustriella bas intressen, bland annat genom marknadstillträde, utjämningsåtgärder, transparenskrav och bestämmelser om skydd av immateriella rättigheter (*fortsättning*).
- Återuppta insatserna för ett framtida internationellt avtal inom varvsindustrin som ska ta itu med planekonomiska metoder inom sektorn (*fortsättning/långsiktiga åtgärder*).
- Fortsätta att främja lika villkor när det gäller exportkrediter för fartyg genom att vidareutveckla sektorsöverenskommelsen om fartyg i OECD:s konsensusöverenskommelse om statsstödda exportkrediter, bl.a. genom särskilda bestämmelser för utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg (2026–2027).
- Skapa ett nytt finansieringsverktyg för exportkrediter för att säkerställa mer lika villkor på marknader i tredjeländer för exportinriktade industrier såsom sjöindustrin (*pågående*).
- Stärka den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning i syfte att i slutändan uppnå fullständig anpassning mellan internationella regler och EU:s bestämmelser (*fortsättning*).
- Undersöka olika sätt att stödja utvidgningen av EU:s inhemska kapacitet för återvinning av fartyg och samarbeta med handelspartner kring återvinning av fartyg, i ett första skede med Indien, i syfte att främja högt ställda miljömässiga och sociala normer, med utgångspunkt i EU:s förordning om återvinning av fartyg (*fortsättning*).
- Stödja strategier för cirkularitet inom sjöfartsindustrin, från utformning till återvinning i slutet av livscykeln och återvinning av material genom FoI-stöd (*fortsättning*).

#### **Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:**

- Prioritera finansieringsstöd till projekt som stöder ekonomisk säkerhet och minskar utländska beroenden inom sektorn, med utgångspunkt i det nya gemensamma meddelandet *Stärka EU:s ekonomiska säkerhet (fortsättning)*.
- Bidra till att uppnå EU:s vision för sjöfartsindustrin för 2030 som fastställs i strategin.

**Intressenter inom sektorn uppmanas att göra följande:**

- Dra nytta av framstegen inom digitalisering, modularitet och cirkularitet i industriprocesser för att öka effektiviteten och de hållbara metoderna inom utformning och produktion (*fortsättning*)
- Främja synergieffekter mellan industrin och värdekedjan genom att utnyttja den nya europeiska industrialliansen för värdekedjor inom sjöfarten och andra klusterplattformar och klusterinitiativ på EU-nivå, nationell nivå och regional nivå (*fortsättning*).

**Pelare II – Transportera och sammanlänka**

**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Fortsätta gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (*fortsättning*).
- Upprätta en strukturerad samarbetsdialog med medlemsstaterna och berörda parter inom industrin i syfte att göra det mer attraktivt att föra medlemsstaternas flagg (*från och med 2026*).
- Överväga hur man kan förenkla och effektivisera den befintliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen för ETS Sjöfart och initiativet FuelEU Maritime (*2026*).
- Fortsätta arbetet inom ramen för IMO för att arbeta för globala lösningar och se över relevant EU-lagstiftning med beaktande av globala åtgärder inom IMO för att undvika dubbla betalningar (*från och med 2026*).
- Främja samarbetet mellan marknadsaktörer genom att skapa ett europeiskt nätverk av gröna farleder och nav (*från och med 2027*).
- Stärka engagemanget i IMO för att utforma sjösäkerhetsnormer i syfte att säkerställa lika villkor på global nivå (*fortsättning*).
- Rapportera om EU:s direktiv om säkerhet på passagerarfartyg och direktivet om marin utrustning som förberedelse inför översynen av dem (*2026–2027*).
- Överväga att utvidga EU:s säkerhetskrav för passagerarfartyg till alla rutter inom EU (*2027–2028*).
- Undersöka genomförbarheten av en EU-ram för ömsesidigt erkännande av försörjningsfartyg inom offshoresektorn och industriella fartyg (*2027–2028*).
- Överväga att utvidga tillämpningsområdet för direktivet om marin utrustning eller befintliga arrangemang för ömsesidigt erkännande mellan erkända organisationer för att förenkla godkännandeförfarandena och förbättra tillträdet till internationella marknader (*2027*).
- Stärka övervakningen och bevakningen av skuggflottans verksamhet, förbättra efterlevnaden av befintliga regler och fördjupa det internationella samarbetet för att upprätthålla globala sjösäkerhets- och miljöstandarder (*fortsättning*).
- Eftersträva en snabb sammankoppling mellan de nationella kontaktpunkterna för sjöfart och den framtida tulldatacentralen (*från och med 2027*).
- Samråda med sjöfartsindustrin för att identifiera ytterligare förenklningar av administrativa förfaranden och uppgiftskrav (*från och med 2026*).
- Tillsammans med medlemsstaterna intensifiera EU:s insatser inom ramen för IMO och sträva efter att maximera EU:s genomslag genom bredare allianser med internationella partner (*fortsättning*).
- Fortsätta att inkludera omfattande åtaganden om internationella sjötransporttjänster i frihandelsavtal (*fortsättning*).

- Föreslå lagstiftning som fastställer villkor för att medlemsstaterna ska kunna förklara befintliga bilaterala avtal förenliga med EU-lagstiftningen och förhandla fram och ingå nya avtal som främjar EU:s intressen (2026).
- Föreslå en uppföljning av Naiades III-programmet för sektorn för inre vattenvägar (2028).

**Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:**

- Gå vidare med pragmatiska åtgärder för att öka attraktionskraften att föra EU-medlemsstaternas flagg.
- Slutföra genomförandet av EMSWe-förordningen.
- Samarbeta med kommissionen för att förenkla och rationalisera rapporteringskraven på nationell nivå och EU-nivå.
- Öka samarbetet och anslå tillräckliga resurser för att stärka EU:s strategiska närvaro på områdena för internationella flaskhalsar till havs.

**Pelare III – Säkra och skydda**

**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Stödja en ökning av den marina industriella produktionskapaciteten, inbegripet genom det nya programmet för europeisk försvarsindustri (Edip) och ReArm Europe (2026–2027).
- Föreslå en stödmekanism för byggande av färjor med dubbla användningsområden för att mobilisera ekonomiska resurser för investeringar med koppling till ytterligare militära specifikationer för färjor med dubbla användningsområden som byggs i Europa (2027).
- Eftersträva gedigna och bindande cybersäkerhetsregler inom ramen för IMO i syfte att minska de allmänna cyberriskerna till sjöss för civila fartyg (*från och med 2026*).

**Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:**

- Utnyttja de olika möjligheterna inom ramen för färdplanen för försvarsberedskap 2030 för att stärka den industriella och tekniska kapaciteten på sjöfartsområdet i linje med målen i denna strategi.

**Pelare IV – Tillgång till innovation**

**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Förfina metoden för redovisning av framdrivning med vindenergi och ta itu med luckor i lagstiftningen på EU- och IMO-nivå (*från och med 2027*).
- Fortsätta att arbeta för en gedigen politisk ram för framdrivning med kärnenergi inom kommersiell sjöfart (*från och med 2026*).
- Föreslå en ändring av förordningen om utsläpp från mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg för att tillåta vätgas som referensbränsle för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i fartyg för inlandssjöfart (2026).
- Eftersträva en rättslig och teknisk ram för lösningar för obemannade sjötransporter, inbegripet riktlinjer och bästa praxis på EU-nivå för särskilda tester och försök till havs (*från och med 2026*).
- Stärka och utvidga tillämpningsområdet för FoI-stödet till sjöfartssektorn, med utgångspunkt i resultaten av det nuvarande gemensamt planerade partnerskapet för vattenvägstransporter med nollutsläpp (*från och med 2028*).

- Förbättra testningsförfarandena för havsteknik för olika tillämpningar genom den kommande EU-strategin för forskning och innovation på havsområdet (2026).
- Kartlägga och bedöma forsknings- och teknikinфраstruktur, bland annat för vattenvägstransporter, och främja tillgången till sådan infrastruktur för uppstarts företag, expanderande företag, små och medelstora företag och midcap-bolag på sjöfartsområdet i EU som utvecklar teknik och lösningar, genom genomförandet av EU-strategin för infrastruktur för forskning och teknik (från och med 2026).
- Säkerställa en systematisk och strikt tillämpning av befintliga FoI-säkerhetsverktyg och identifiera återstående brister för att bidra till att förhindra läckage av EU-finansierad teknik (fortsättning).
- Lansera initiativet för havsobservation (*OceanEye*) (2026).

**Medlemsländerna uppmanas att göra följande:**

- Ytterligare stödja en snabb spridning av innovation, inbegripet testbäddar och lagstiftningsexperiment.

**Pelare V – Tillgång till finansiering och investeringar**

**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Inleda en ansökningsomgång inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa för att stödja förnyelse och utfasning av fossila bränslen i fartygsflottan, med särskilt fokus på färjor och kustfarare (2026).
- Betala ut 347 miljoner euro inom ramen för FSE digitalt till strategiska sjökabelprojekt, bland annat för att förbättra Europas reparationskapacitet (2026–2027).
- Mobilisera investeringar genom InvestEU på omkring 1–1,5 miljarder euro i vattenvägssektorn fram till 2027 (*fram till 2027*).
- Mobilisera omkring 800 miljoner euro i investeringar i sektorer inom den blå ekonomin såsom varvsindustri, eftermontering, sjöfart och blå teknik genom den BlueEconomy-produkt som stöds av InvestEU och EHFVF och genomförs av EIB-gruppen (*pågående*).
- Föreslå en särskild ansökningsomgång för sjöfartsprojekt inom ramen för innovationsfonden (2027).
- Ytterligare bedöma genomförandet av innovationsfonden och dess särskilda bestämmelser om företräde för sjöfartsprojekt för att ytterligare stärka utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten i framtida ansökningsomgångar (*från och med 2026*).
- Anslå 184,5 miljoner euro för att finansiera FoI-åtgärder för vattenvägstransporter fram till 2027 (*genom Horisont Europas arbetsprogram 2025 och 2026–2027*).
- Tillgängliggöra 130 miljoner euro inom ramen för Europeiska försvarsfondens ansökningsomgångar på områden som exempelvis förbättrade halvautonoma ytfartyg och skydd av havsbotteninfrastruktur (2026).
- Överväga att stödja investeringar i rena, digitaliserade fartyg samt innovation och modernisering av varvsindustrin, havsbaserad energi och blå teknik inom ramen för den föreslagna framtida Europeiska konkurrenskraftsfonden (*från och med 2028*), under förutsättning att den senare antas.
- Inom ramen för den kommande översynen av utsläppshandelssystemet överväga en särskild mekanism för att direkt stödja rederier med utsläppsrätter från utsläppshandelssystemet för användning av hållbara bränslen och ren framdrivningsteknik (2026).
- Möjliggöra investeringsstöd som syftar till att stödja förnyelse av fartygsflottan för inlandssjöfart och installation av kranar ombord på fartyg för inlandssjöfart enligt riktlinjerna för landtransporter och multimodala transporter och den nya gruppundantagsförordningen om transporter (2026).

- Se över kriterierna för vattenvägssektorn i EU:s hållbarhetstaxonomi (2026–2027).

**Medlemsstaterna, internationella finansinstitut och nationella utvecklingsbanker uppmanas att göra följande:**

- Öka stödet till vattenvägsprojekt.

**Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:**

- Anslå en del av intäkterna från utsläppshandelssystemet till investeringar i minskade koldioxidutsläpp till havs i hela det europeiska sjöfartsklustret.
- Utnyttja den nya ramen för statligt stöd inom given för en ren industri (Cisaf) för att stödja investeringar i utfasning av fossila bränslen och energieffektivitet i industrin, inbegripet i anläggningar för sjöfartsindustrin, samt för att öka tillverkningskapaciteten inom havsrelevant nettonollteknik.

**Pelare VI – Tillgång till kompetens och arbetstillfällen av hög kvalitet**

**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Stödja utbildningsinstitutioner och arbetsmarknadens parter när det gäller att identifiera nuvarande och framtida brister på kvalificerad arbetskraft och utveckla program för omskolning och fortbildning (*från och med 2027*).
- Stödja arbetsmarknadens parter och utbildningsinstitutioner för sjöfolk när det gäller att kartlägga sjöfartsyrken och öka kvinnors deltagande i sjöfartssektorn (*från och med 2026*).
- Stödja och samordna inrättandet av ett nätverk av lärosäten och yrkesutbildningscentrum på sjöfartsområdet runtom i EU (*från och med 2027*).
- Hjälpa medlemsstaterna att undanröja hinder för rörligheten för studenter och undervisande och forskande personal, bland annat genom att främja ytterligare deltagande av utbildningsinstitutioner för sjöfolk i Erasmus+.
- Samarbeta med medlemsstaterna för att förbättra arbetsnormerna vid ILO och samarbetet med IMO och ILO för att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna och ett enhetligt skydd för sjöfolk (*fortsättning*).
- Främja bättre samordning av sociala trygghetssystem, bland annat genom att stärka Europeiska arbetsmyndighetens roll, särskilt för att stärka samordnade åtgärder och gemensamma inspektioner, samtidigt som man säkerställer anpassning av EU-lagstiftningen och internationella standarder (*från och med 2026*).