

Bryssel den 4 juni 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOT

från: Rådets generalsekretariat
till: Rådet

Föreg. dok. nr: 9381/26

Ärende: Utkast till rådets slutsatser om EU:s strategi för sjöfartsindustrin
– Godkännande

I. INLEDNING

1. Den 4 mars 2026 lade kommissionen fram sitt *meddelande om EU:s strategi för sjöfartsindustrin*¹, med en vision och en handlingsplan för att skydda och främja sjöfarts- och varvsindustrierna, öka deras innovationskapacitet och skydda deras konkurrenskraft.
2. 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.
3. Europas sjöfartssektor är en ledande leverantör av sjöfartstjänster i hela världen och säkerställer leverans av väsentliga varor, möjliggör handel och bidrar till EU:s energioberoende. Tillsammans med andra sjöfartssegment avgör den också efterfrågan på sjöfartsprodukter och sjöfartstjänster och styr valet av tekniska lösningar.

¹ Dok. 6987/26.

II. ARBETET I RÅDETS FÖRBEREDANDE ORGAN

4. Ett första utkast till rådets slutsatser om kommissionens meddelande utarbetades av ordförandeskapet och delades ut till delegationerna den 24 mars 2026. Arbetsgruppen för sjöfart diskuterade och utarbetade utkastet till slutsatser vid mötena den 27 mars, den 17 och 24 april samt den 8, 13 och 22 maj 2026, följt av Coreper den 27 maj och den 3 juni.
5. Av diskussionerna framgick att medlemsstaterna erkänner den stora potentialen hos sjöfarts- och varvsindustrierna som strategiska sektorer för Europas oberoende, resiliens, försvar, ekonomiska säkerhet, välbefinnande, utfasning av fossila bränslen och hållbara resursanvändning. Samtidigt visade diskussionerna också på behovet av att ta vederbörlig hänsyn till nationella, regionala och lokala särdrag samt till olika prioriteringar i medlemsstaterna.
6. Under förhandlingarna arbetade ordförandeskapet för att åstadkomma en välavvägd text som tar hänsyn till alla synpunkter, prioriteringar och farhågor som medlemsstaterna gett uttryck för.
7. Vid mötet den 3 juni 2026 bekräftade Coreper sin överenskommelse om utkastet till rådets slutsatser enligt bilagan till denna not och beslutade att lägga fram det för rådet (transport, telekommunikation och energi) den 8 juni 2026 för godkännande.

III. SLUTSATS

8. Rådet uppmanas att godkänna utkastet till slutsatser om EU:s strategi för sjöfartsindustrin enligt bilagan.

Utkast till rådets slutsatser om EU:s strategi för sjöfartsindustrin

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

SOM BEAKTAR

- kommissionens meddelande om den europeiska hamnstrategin²,
- kommissionens meddelande om EU:s strategi för sjöfartsindustrin³,
- rådets slutsatser om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU⁴,
- rådets slutsatser om den europeiska hamnstrategin⁵,
- rådets slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass⁶,
- rådets slutsatser om en konkurrenskraftig europeisk industri som motor för vår gröna, digitala och motståndskraftiga framtid⁷
- rådets slutsatser om den europeiska världshavspakten⁸

SOM ERINRAR OM att Europa är en sjöfartskontinent och att sjöfartsindustrin, sjöfart, hamnar och tillhörande tjänster utgör ett övergripande strategiskt ekosystem för unionens strategiska oberoende, industriella och tekniska ledarskap, resiliens, försvarsförmåga, ekonomiska säkerhet, välbefinnande, utfasning av fossila bränslen och hållbara användning av marina resurser, och fyller även en funktion när det gäller att stärka resiliensen i försörjningskedjan och energitryggheten,

² Dok. ST 6926/26.

³ Dok. ST 6987/26.

⁴ Dok. ST 8648/20.

⁵ Dok. ST 9714/26.

⁶ Dok. ST 9976/17.

⁷ Dok. ST 10127/24.

⁸ Dok. ST 15807/25.

SOM INSER vikten av ett starkt, innovativt, konkurrenskraftigt och hållbart europeiskt ekosystem av vattenvägar, och SOM ÄR MEDVETET OM utmaningarna i fråga om global konkurrens, utfasning av fossila bränslen, digitalisering, säkerhet och brist på arbetskraft,

SOM ERINRAR OM Lefkosiaförklaringen från Europeiska unionens ministrar med ansvar för havsfrågor om förbättring av sjöutbildning och främjande av kvinnors lika deltagande i sjöfartsindustrin,

SOM BETONAR behovet av samordnade åtgärder i hela unionen, medlemsstaterna och bland berörda parter,

1. VÄLKOMNAR kommissionens meddelande om EU:s strategi för sjöfartsindustrin och ERKÄNNER den som en övergripande ram för att stärka EU:s ekosystem för sjöfart till havs och på inre vattenvägar, VÄLKOMNAR och STÖDER dess mål att stärka detta ekosystems konkurrenskraft, hållbarhet och resiliens,

I. BYGGA, UTRUSTA OCH REPARERA

2. STÖDER en förstärkning av EU:s sjöfartsindustri för industriell suveränitet, resiliens och tekniskt ledarskap, samtidigt som en öppen, rättvis och konkurrenskraftig global marknadsmiljö bevaras,
3. UTTRYCKER ORO över snedvridningar av handeln och orättvis subventionering från tredjeländer som påverkar EU:s sjöfartsindustri, inbegripet kostnadsskillnader kopplade till energipriser, och EFTERLYSER forskning om alternativ för att stärka skyddet av EU:s sjöfartsindustri mot otillbörlig konkurrens, bland annat genom befintliga handelspolitiska skyddsinstrument för att säkerställa lika villkor och stödja den europeiska konkurrenskraften, i linje med internationella avtal, 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 ratificerats⁹,

⁹ Avtal om upprätthållande av normala konkurrensvillkor inom den kommersiella varvindustrin (1994); [OECD:s rättsliga instrument](#).

4. ÄR MEDVETET OM att en betydande andel av leverantörerna av utrustning och teknik i värdekedjan inom sjöfarten är europeiska, INSER att det är avgörande för unionens välstånd, suveränitet, strategiska oberoende och tekniska ledarskap att upprätthålla och stärka en kritisk massa av tillverkningskapacitet inom sjöfart i Europa, exempelvis nybyggnad och konstruktion av fartyg, reparation av fartyg, ombyggnad, underhåll, eftermontering, återvinning, sjöfartsutrustning och havsteknik samt systemintegration och tillhörande underleverantörstjänster i hela värdekedjan inom sjöfarten, och UNDERSTRYKER att leverantörer av utrustning och teknik med diversifierade portföljer utöver strikt maritima tillämpningar också på lämpligt sätt bör omfattas av relevanta åtgärder,
5. EFTERLYSER en strategisk användning av offentlig upphandling och upphandlingsförfaranden för att stärka EU:s sjöfartsindustri samt stödja konkurrenskraften och resiliensen i värdekedjan, inbegripet, när så är lämpligt, riktad användning av icke-prisrelaterade krav såsom hållbarhet, cirkularitet och europeiskt innehåll, samtidigt som reglerna för den inre marknaden, internationella skyldigheter och nationella prioriteringar respekteras,
6. STÖDER lanseringen av en europeisk industriallians för värdekedjor inom sjöfarten och MANAR TILL ett snabbt inrättande för att främja industriellt samarbete och identifiera strategiska investeringsprioriteringar, samtidigt som man säkerställer ett starkt deltagande av industrin och medlemsstaterna, med ett tydligt mandat och en tydlig styrningsram, EFTERLYSER nationella och regionala sjöfartskluster som sammanför varv, utrustningstillverkare, små och medelstora företag, forskningscentrum, universitet, designkontor, finansinstitut och offentliga myndigheter; sådana ekosystem kan påskynda innovationen, förbättra det industriella samarbetet, stärka försörjningskedjorna och underlätta tillgången till finansiering, särskilt för små och medelstora företag,
7. STÖDER lanseringen av initiativet ”Shipyards of the Future”, bland annat genom Horisont Europa, och EFTERLYSER ett påskyndat införande på varven av digital, ren och cirkulär teknik, inbegripet AI-driven teknik och avkännings teknik, automatisering, robotteknik och smarta underhållslösningar, EFTERLYSER också särskilda åtgärder för små och medelstora varv, särskilt i sammanhållningsregioner, öar och randområden, för att stödja digital omvandling, automatisering, ren teknik, eftermonteringskapacitet och deltagande i EU:s värdekedjor,

8. BETONAR vikten av att förenkla tillståndsförfarandena, bland annat genom relevanta EU-initiativ som respekterar subsidiaritetsprincipen, för att underlätta industriell expansion och investeringar i utfasningen av fossila bränslen,
9. VÄLKOMNAR utvecklingen av en samordnad katalog över offentlig och strategisk efterfrågan, inbegripet, när så är lämpligt, för att stödja de europeiska varvens långsiktiga hållbarhet och konkurrenskraft, bland annat genom synergier med dubbla användningsområden, utan att varven åläggs ytterligare administrativa bördor,
10. ERKÄNNER vikten av modulära konstruktions-, standardiserings- och serieproduktionsmetoder för att öka effektiviteten samt vikten av att fokusera på marknadssegment med högt värde, exempelvis kryssningsfartyg, färjor, militära fartyg, stödfartyg för havsbaserad vindkraft och omvandlingsplattformar, kabellägningsfartyg, forskningsfartyg, muddringsfartyg, fritidsbåtar, isbrytare och arktiska fartyg, och behovet av att stärka EU:s produktionskapacitet för avancerade och utsläppsnåla och utsläppsfria fartyg, och EFTERLYSER att man prioriterar investeringar i avancerad nybyggnad av fartyg, rena framdrivningssystem och vattenburna innovationskluster för att säkerställa global konkurrenskraft, ERKÄNNER även färjornas, ro-pax-fartygens och närsjöfartsfartygens strategiska betydelse för den europeiska konnektiviteten, den territoriella sammanhållningen, krisberedskapen och den militära rörligheten, och efterlyser en förstärkning av den europeiska produktionskapaciteten inom dessa segment,
11. KONSTATERAR att 97 % av världens kryssningsfartyg är byggda i Europa och att kryssningar utgör 80 % av det europeiska varvets orderboksvärde för handelsfartyg, vilket gör kryssningar avgörande för att upprätthålla och stärka komplex nybyggnad av fartyg i Europa liksom kapaciteten för marin utrustning i det europeiska sjöfartsklustret i stort,
12. EFTERLYSER en starkt internationell anpassning för fartygsåtervinning, inbegripet ökad samstämmighet mellan Hongkongkonventionen och Baselkonventionen, i syfte att uppnå fullständig anpassning mellan internationella regler och EU:s förordning om återvinning av fartyg¹⁰, och STÖDER insatserna för att utöka kapaciteten för hållbar återvinning, även inom EU, och ERKÄNNER dess roll när det gäller att säkra sekundära råvaror och bevara tekniskt kunnande i Europa,

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG

13. UPPMANAR medlemsstaterna att prioritera investeringar som minskar strategiska beroenden och UPPMUNTRAR industrin att förbättra digitaliseringen, modulariteten och samarbetet i värdekedjan,
14. ÄR MEDVETET OM den viktiga roll som små och medelstora företag spelar, inbegripet små och medelstora varv, specialiserade tillverkare av sjöfartsutrustning, leverantörer av marin teknik och underleverantörer på specialiserade marknader, inbegripet nybyggnation och eftermontering till stöd för utfasning av fossila bränslen och innovation,
15. ERINRAR OM vikten av integrerad havsplanering och tillräcklig dockningskapacitet för att stödja underhåll och service av bland annat militära fartyg, och UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa att industri- och transportbehoven inom sjöfarten beaktas på lämpligt sätt,

II. TRANSPORTERA OCH SAMMANLÄNK

16. UNDERSTRYKER den strategiska roll som vattenvägstransporter spelar för konnektivitet och handel i EU och globalt, samtidigt som man betonar dess centrala betydelse för EU:s ekonomiska säkerhet, strategiska oberoende, integrering av den inre marknaden samt dess viktiga bidrag till resiliens i försörjningskedjorna, BEKRÄFTAR vikten av att upprätthålla en stabil och förutsägbar ram för statligt stöd till sjötransport, som en viktig faktor för att skydda den europeiska sjöfartens globala konkurrenskraft, och FRAMHÅLLER vikten av att säkerställa lika villkor på global nivå och bevara den europeiska sjöfartens globala konkurrenskraft,
17. FRAMHÅLLER risken för snedvridning av konkurrensen, inbegripet omdirigering av trafik till hamnar i tredjeländer, och behovet av lämpliga åtgärder för att minska sådana risker, med beaktande av sjöfartssektorns utsatthet för internationell konkurrens och dess centrala roll i fråga om globala logistikkedjor,
18. UNDERSTRYKER vikten av sjöfartsförbindelser för öar, ömedlemsstater, randområden och yttersta randområden samt utomeuropeiska länder och territorier, bland annat genom skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, för territoriell sammanhållning, försörjningstrygghet och turism,

19. ERKÄNNER att europeiska fartygsägare är centrala drivkrafter för efterfrågan i hela det maritima industriella ekosystemet och vikten av att upprätthålla en konkurrenskraftig och attraktiv europeisk flotta, även under EU-flagg, för att säkerställa ekonomisk säkerhet, resiliens i försörjningskedjan och global konkurrenskraft, och ÄR MEDVETET OM den avgörande roll som bulk- och trampsjöfarten, vilken står för 75 % av EU:s sjöfart, spelar för att garantera energi- och livsmedelstryggheten i EU:s medlemsstater, FRAMHÅLLER vikten av specifika segment såsom fartyg i inlandssjöfart, ro-ro-fartyg och ro-pax-fartyg, särskilt till stöd för öförbindelser, strategiska sjöfartsförbindelser och tjänster för territoriell sammanhållning för försörjningskedjor, rörlighet och som testbänkar för alternativa bränslen och innovativ teknik samt färjor och fartyg för närsjöfart för europeisk konnektivitet, territoriell sammanhållning, krisberedskap och militär rörlighet, och ERKÄNNER deras potential att utvecklas till segment med högt värde, även i ett sammanhang med dubbla användningsområden, och EFTERLYSER en förstärkning av den europeiska produktionskapaciteten inom dessa segment,
20. BETONAR att om globala åtgärder antas i linje med målen i IMO:s växthusgasstrategi från 2023 kommer det att krävas lämpliga anpassningar av FuelEU Maritime-förordningen, förordningen om övervakning, rapportering och verifiering samt av EU:s utsläppshandelssystem för sjöfarten för att effektivt undvika dubbla betalningar och administrativa bördor och säkerställa ett harmoniserat genomförande och samstämmighet med internationella bestämmelser, samtidigt som den europeiska sjöfartssektorns konkurrenskraft och unionens mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050 skyddas, och UPPMUNTRAR till förenkling, när så är lämpligt, av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem för sjöfarten och initiativet FuelEU Maritime,
21. NOTERAR vikten av att bevara EU:s erkända klassificeringssystem som en hörnsten i säkerhetsförsäkringen i samband med högkvalitativ sjöfart enligt industristrategin för sjöfartssektorn, och BETONAR att arrangemang för ömsesidigt erkännande bör förbli begränsade till icke-säkerhetskritisk utrustning för att upprätthålla högsta möjliga säkerhets- och förtroendenivå,

22. EFTERLYSER ökade insatser för att förbättra marknadsstillträdet för europeiska sjöfartstjänster, bland annat genom effektiv användning av EU:s handelsavtal och lämpligt stöd till bilaterala sjöfartsarrangemang som är förenliga med unionsrätten,
23. ÄR MEDVETET OM behovet av att stärka samarbetet på internationell nivå vad gäller flaskhalsar till havs och globala partnerskap,
24. STÖDER inrättandet av EU:s gröna farleder och nav och en samordnad användning av hållbara marina bränslen, inbegripet innovativa lösningar för utsläppssnål teknik,
25. UNDERSTRYKER behovet av förutsägbara övergångsramar för användningen av alternativa bränslen och alternativ teknik, med beaktande av deras tillgänglighet och infrastrukturutveckling, för att undvika koldioxidläckage och avbrott i konnektiviteten, ERKÄNNER att övergångskostnader kan påverka konnektivitet och priser, särskilt för ökonomier, ömedlemsstater, istäckta ekonomier och de yttersta randområdenas ekonomier, EFTERLYSER riktade stödåtgärder för att mildra oproportionerliga effekter,
26. BETONAR att utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten kräver ett aktivt deltagande av alla aktörer i hela den vattenburna värdekedjan, inbegripet bränsleproducenter och bränsleleverantörer, och FRAMHÅLLER vikten av att säkerställa snabb tillgång till säkra och hållbara alternativa bränslen i tillräckliga mängder och till konkurrenskraftiga priser, NOTERAR att tillgången till och infrastrukturen för bunkring av nya bränslen är beroende av sådana bränslens spridning på marknaden,
27. ERINRAR OM vikten av att använda intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem för klimatrelaterade ändamål och UPPMANAR medlemsstaterna att, i enlighet med nationella prioriteringar, stödja utfasningen av fossila bränslen i sjöfartssektorn i hela värdekedjan, inbegripet rederier, varv, ombyggnadsprojekt, utrustningstillverkare, teknikleverantörer, bränsleleverantörer och hamnar, och UPPMANAR medlemsstaterna att använda intäkterna från inkluderingen av sjöfart i EU:s utsläppshandelssystem för att stödja sektorns energiomställning, inbegripet förnyelse av flottan, gröna eftermonteringar, sjöfartstjänster på öar, alternativa bränslen och hamnenergiinfrastruktur,

28. BETONAR vikten av höga sjösäkerhetsnormer, inbegripet kvalitetssjöfart genom effektivt genomförande och verkställande av lagstiftning, och STÖDER fortsatt arbete med säkerhetsramar mot bakgrund av nya bränslen och ny teknik,
29. EFTERLYSER förenkling och digitalisering av administrativa förfaranden, inbegripet digitala certifikat och inbegripet ett fullständigt genomförande av den europeiska kontaktpunkten för sjöfart och framtida sammankoppling av tulldatacentraler, UPPMANAR kommissionen att genomföra de återstående genomförandeåtgärderna och undvika ytterligare administrativa bördor för sjöfartssektorn, UPPMUNTRAR kommissionen att samarbeta med medlemsstaterna för att förenkla och rationalisera rapporteringskraven på nationell nivå och EU-nivå, i samråd med sjöfarts- och hamnindustrin,
30. UPPMUNTRAR medlemsstaterna att slutföra genomförandet av den europeiska kontaktpunkten för sjöfart och rationalisera rapporteringskraven,

III. SÄKRA OCH SKYDDA

31. ERKÄNNER de ökande hoten mot sjöfartsskyddet och den betydande risk som skuggflottan¹¹ utgör för sjösäkerheten och sjöfartsskyddet, kritisk sjöfartsinfrastruktur och den marina miljön, UNDERSTRYKER att EU måste stärka sin resiliens, beredskap och försvarskapacitet, bland annat mot hybridhot på sjöfartsområdet och genom att förbättra situationsmedvetenheten, BETONAR vikten av att skydda kritisk sjöfartsinfrastruktur och stärka resiliensen i försörjningskedjorna, särskilt mot bakgrund av de föränderliga geopolitiska utmaningarna, EFTERLYSER ett förstärkt civil-militärt samarbete och internationella partnerskap för att säkerställa sjöfartsskyddet,
32. STÖDER, när så är lämpligt, en förstärkning av den marina industriella och tekniska kapaciteten, bland annat genom relevanta EU-initiativ,

¹¹ Enligt definitionen i IMO:s resolution A.1192 (33).

33. BETONAR vikten av att stärka maritima lägesbilder genom integrering av avancerad teknik och avancerade system, inbegripet utrustning, programvara, operativa förfaranden och kompetens som behövs för att öka den övergripande motståndskraften genom en strategi för övervakning som omfattar flera områden, inbegripet undervattens-, yt-, luft- och rymdkomponenter, STÖDER ett förbättrat datautbyte och driftskompatibla system mellan civila och militära aktörer för att skapa en gemensam maritim bild,
34. FRAMHÅLLER vikten av undervattens teknik och undervattensinfrastruktur samt utvecklingen av maritim kapacitet med dubbla användningsområden för att stärka EU:s förmåga att reagera på hybridhot, cyberhot och geopolitiska hot på det maritima området,
35. REKOMMENDERAR en samordnad EU-strategi för att utveckla infrastruktur som tillgodoser både civila och militära behov i alla europeiska havsområden och regioner, särskilt de som är strategiskt känsliga, och ERKÄNNER vikten av fartyg med dubbla användningsområden, inbegripet färjor, med särskild relevans för öars motståndskraft, krisberedskap, civilskydd och strategiskt viktiga sjövägar, och VÄLKOMNAR en stärkt kontroll- och övervakningskapacitet,
36. ERKÄNNER närsjöfartens nyckelroll när det gäller att stärka det europeiska transportsystemets resiliens och förbättra den regionala konnektiviteten, och UPPMUNTRAR till ytterligare åtgärder för att stödja dess utveckling, bland annat genom att minska de administrativa bördorna,
37. UPPMUNTRAR medlemsstaterna att fullt ut utnyttja EU:s initiativ för att stärka sjöfartsskyddet och deras försvarskapacitet, UPPMANAR kommissionen att anslå resurser för att utveckla en stödmekanism för byggande av färjor med dubbla användningsområden.
38. UTTRYCKER ORO över de enorma mängder osäker ammunition i europeiska och internationella kustvatten och hav som tidigare dumpats i samband med krig och militära konflikter, UPPMUNTRAR medlemsstaterna, internationella organisationer och industrin att samarbeta för att öka medvetenheten i syfte att gemensamt främja tekniska lösningar och tillämpningar av dessa som gör det möjligt att identifiera, övervaka och, om möjligt, återvinna och bortskaffa dumpad ammunition på ett miljövänligt sätt,

IV. TILLGÅNG TILL INNOVATION

39. UNDERSTRYKER vikten av innovation för att upprätthålla EU:s ledarskap inom sjöfartsteknik och stödja den dubbla gröna och digitala omställningen, och FRAMHÅLLER vikten av att främja investeringar, innovation och teknisk utveckling inom vattenvägstransport, som viktiga drivkrafter för konkurrenskraft och hållbarhet,
40. STÖDER utvecklingen av globala regelverk för ny teknik, inbegripet elektrifiering, koldioxidavskiljning, vindframdrivning, vätgas och annan alternativ framdrivningsteknik, såsom kärnteknik, samtidigt som man säkerställer en teknikneutral strategi som gör att innovation kan utvecklas i linje med marknadens behov och säkerhetskrav.
41. STÖDER innovation i säkra autonoma och fjärrstyrda fartyg och robottekniktillämpningar under vatten och förbättrad tillgång till testbänkar och regulatoriska sandlådor,
42. ÄR MEDVETET OM behovet av starkt stöd till forskning och innovation som bygger på befintliga offentlig-privata partnerskap och program, inbegripet kontinuitet i partnerskapet för vattenvägstransport med nollutsläpp och tillhörande nätverk, samtidigt som det säkerställs att innovationsfinansieringen faktiskt resulterar i industriell expansion och utbyggnad och stöder produktionskapaciteten även i den bredare blå ekonomin, bland annat fisket och ny havsenergiteknik, på områden som energieffektivitet, digitalisering och säkerhet, och BETONAR vikten av att ta itu med icke-tekniska hinder såsom rättsliga begränsningar, operativa krav och gränsöverskridande inkonsekvenser som begränsar storskalig utbyggnad,
43. VÄLKOMNAR initiativ för att kartlägga och utöka tillgången till forskningsinfrastruktur för små och medelstora företag samt innovatörer, BETONAR vikten av att skydda EU:s tekniska tillgångar och kunnande,
44. STÖDER inrättandet av EU-testbänkar, pilotprojekt och demonstrationsplattformar för färjor, hybridfartyg, elfartyg, smarta varv och digitala maritima lösningar, med aktivt deltagande av ömedlemsstater.

V. TILLGÅNG TILL FINANSIERING OCH INVESTERINGAR

45. ERKÄNNER de betydande investeringsbehoven för utfasning av fossila bränslen, digitalisering och industriell omvandling, inbegripet behovet av att säkerställa transparens, förutsägbarhet och rättssäkerhet för ekonomiska aktörer, och BETONAR behovet av att EU:s finansieringsinstrument stöder och minskar riskerna för de investeringar som krävs för utfasning av fossila bränslen och digitalisering av sjöfartssektorn, inbegripet produktion och distribution av hållbara marina bränslen och utveckling av ny teknik för havsbaserad förnybar energi,
46. EFTERLYSER ytterligare förbättringar av innovationsfonden i syfte att förbättra tillträdet för alla sjöfartssegment, särskilt små och medelstora företag, och EFTERLYSER en mer målinriktad strategi som tar hänsyn till olika sjöfartssegments särdrag, inbegripet bulk- och trampsjöfarten, och BETONAR behovet av att överväga finansieringsinstrument och stödåtgärder som säkerställer effektiv tillgång till finansiering för små och medelstora företag inom vattenvägstransport, inbegripet färjor och närsjöfart som trafikerar öförbindelser, och EFTERLYSER större tydlighet och tillgänglighet när det gäller EU:s olika finansieringsinstrument och finansieringsmekanismer som är tillgängliga för sjöfartssektorn, i syfte att säkerställa att de utnyttjas effektivt av medlemsstaterna och berörda parter inom industrin; särskild uppmärksamhet bör också ägnas åt att finansiera nybyggnation, förnyelse av flottan, eftermontering, ombyggnad, reparationsrelaterade investeringar i minskade koldioxidutsläpp och uppgraderingar av utrustning i hela den maritima industriella värdekedjan, på ett sätt som är relevant för både närsjöfart och oceangående sjöfart,
47. UNDERSTRYKER att utfasningen av fossila bränslen i sjöfartssektorn kräver betydande investeringar under en längre övergångsperiod, bland annat för att modernisera de europeiska flottorna, uppgradera infrastrukturen och göra hållbara marina bränslen tillgängligare och ekonomiskt överkomligare, och FRAMHÅLLER vikten av att möjliggöra modernisering och industriell omvandling av europeiska varv och sjöfartsindustrier som genomför nybyggnads-, eftermonterings- och ombyggnadsprojekt,
48. VÄLKOMNAR EU:s finansieringsinitiativ, däribland ansökningsomgångar inom Fonden för ett sammanlänkat Europa, stöd från innovationsfonden och mobilisering av InvestEU,

49. STÖDER mobiliseringen av offentlig och privat finansiering, bland annat genom rådgivningsplattformar och projektkataloger, samtidigt som man erkänner vikten av att säkerställa att regelverk och stödåtgärder är realistiska, ändamålsenliga och anpassade till marknadskapaciteten utan att minska de rättsliga skyddsåtgärderna, FRAMHÅLLER behovet av stabila och transparenta stödmekanismer för att möjliggöra långsiktig industriell planering och UPPMANAR medlemsstaterna, EU och den privata sektorn att utveckla ett europeiskt alternativ till den leasingmodell som används i tredjeländer,
50. UPPMANAR medlemsstaterna att, i enlighet med nationella prioriteringar, överväga att stödja utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten samt industriinvesteringar, bland annat genom att identifiera potentiella kandidater till viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse,
51. ERKÄNNER behovet av stabil och långsiktig finansiering, särskilt för små och medelstora företag, och av mer samstämmiga finansieringsinstrument, EFTERLYSER en förenkling av viktiga EU-finansieringsprogram, inbegripet Fonden för ett sammanlänkat Europa, Horisont Europa, InvestEU och innovationsfonden, och undanröjande av rättsliga hinder, BETONAR vikten av den framtida Europeiska konkurrenskraftsfonden för att driva på utfasningen av fossila bränslen, utbyggnaden av ny teknik och EU:s industriella ledarskap, UPPMUNTRAR till en undersökning av möjligheterna att stödja europeisk sjöfartsteknik, och FRAMHÅLLER behovet av tillgänglig finansiering som är skräddarsydd för ekonomier i små medlemsstater, ömedlemsstater, randområden och yttersta randområden samt ekonomier i de utomeuropeiska länderna och territorierna,
52. UNDERSTRYKER vikten av lämpliga europeiska finansieringsverktyg och system för blandad finansiering för modernisering av varv, gröna eftermonteringar, förnyelse av flottan för strategiska segment, såsom färjor, sjöfartskluster, leverantörer till små och medelstora sjöfartsleverantörer, utsläppsfria och utsläppsnåla fartyg samt den digitala omvandlingen av sjöfartsindustrin,
53. STÖDER utforskandet av en särskild europeisk mekanism för förnyelse av passagerar- och ro-pax-flottor som trafikerar öar och avlägsna regioner och som kombinerar sammanhållnings-, transport-, klimat- och industripolitiska mål,

VI. TILLGÅNG TILL KOMPETENS OCH ARBETSTILLFÄLLEN AV HÖG KVALITET

54. ÄR MEDVETET OM att EU:s sjöfartssektor kämpar med brist på kvalificerad arbetskraft, en åldrande arbetskraft och krävande arbetsvillkor, vilket tillsammans påverkar dess långsiktiga resiliens och konkurrenskraft,
55. ERKÄNNER vikten av kvalificerad arbetskraft, inbegripet sjöfolk och varvsanställda, för konkurrenskraft, innovation och motståndskraft, och FRAMHÅLLER behovet av att locka till sig och behålla kvalificerad arbetskraft inom sjöfarts- och hamnsektorerna, samtidigt som medlemsstaternas kompetens inom utbildningssystemen respekteras och samarbete och rörlighet främjas,
56. BETONAR vikten av sjöfartsutbildning, inbegripet kompetenshöjning och omskolning, för att säkerställa tillgången till en kvalificerad och framtidssäkrad arbetskraft inom sjöfarten, FRAMHÅLLER behovet av omskolning och kompetenshöjning av den befintliga arbetskraften inom varvs- och reparationssektorn för att utveckla nya specialiserade färdigheter och tillgodose moderna krav till följd av införandet och användningen av innovativ framdrivningsteknik, digital teknik och automatiseringsteknik, EFTERLYSER stöd till högkvalitativa och meningsfulla arbetstillfällen för att göra sektorn attraktivare, ÄR MEDVETET OM vikten av initiativ för att öka medvetenheten och öka ungdomars intresse för varvsindustrin och sjöfartsindustrin,
57. ÅTAR SIG att upprätthålla attraktionskraften hos EU:s sjöfartssektor genom att anta och genomföra åtgärder som säkerställer rättvisa arbetsvillkor för allt sjöfolk, i full överensstämmelse med de standarder som föreskrivs i 2006 års sjöarbetskonvention och relevant EU-lagstiftning,
58. EFTERLYSER ett samordnat europeiskt initiativ för kompetens inom det maritima området, omskolning och yrkesutbildning för varvsanställda, mariningenjörer, elektriker, automatiseringsspecialister, tekniker för alternativa bränslen och sjöfolk.