



Meddelande om strategi för maritim industri inom EU

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Dokumentbeteckning

COM(2026) 111 Celexnummer 52026DC0111

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om strategi för unionens maritima industri

Sammanfattning

Kommissionen har presenterat ett meddelande med förslag till strategi för maritima näringar inom unionen. Regeringen välkomnar i stort att fokus sätts på maritim industri och maritima näringar i ett bredare perspektiv än bara sjöfart. Förslaget inriktning är i huvudsak också välkommet, men vissa ambitionshöjningar vore värdefulla. Det handlar främst om att beakta diversiteterna i viss maritimt anknuten industri så att alla berörda aktörer kan bli föremål för eventuella stimulansåtgärder. Medlemsstaternas skilda förutsättningar bör också beaktas. Det gäller exempelvis de vinterförhållanden som sjöfart men även andra maritimt anknutna näringar i vår del av unionen behöver förhålla sig till.

1. Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

De så kallade Draghi- och Niinistö-rapporterna har på olika sätt belyst unionens förhållande till världsekonomin och beredskap och givit förslag till hur unionens konkurrenskraft ska kunna stärkas. Rapporterna har belyst betydelsen av de maritima näringarna och beroende av tredjelandsproduktion av fartyg, behov av klimatanpassning och en åldrande arbetskraft inom branscherna.

1.2 Förslagets innehåll

Förslaget till unionens strategi för maritim industri utgår från att Europa är en vattenburen kontinent med världens största samlade marina zoner och en av världens längsta kustlinjer. Strategin betonar att Europas maritima tillverkningsindustri och sjöfartssektor är strategiska för Europas självständighet, uthållighet, försvar, ekonomiska säkerhet, välstånd och dekarbonisering. Detta bedöms vara avgörande för handel, energiförsörjning, militär mobilitet och skydd av kritisk infrastruktur. Samtidigt lyfter strategin att sektorn är utsatt för global konkurrens, ökande beroenden av tredjeländer och en åldrande arbetskraft, vilket kräver ett nytt samlat politiskt ramverk.

Bygga, utrusta och reparera

Strategin betonar behovet av att stärka Europas maritima tillverkningsbas. EU är fortfarande världsledande inom avancerade

fartygstyper som kryssningsfartyg, forskningsfartyg och offshorefartyg, men har tappat marknadsandelar främst inom handelsfartyg och särskilt till Kina. För att möta detta lanseras en EU-allians för maritim industri som ska samla industri, regioner och medlemsstater för att bygga starkare värdekedjor inom unionen. Varvsindustrin föreslås moderniseras genom digitalisering, robotik, användning av artificiell intelligens och cirkulära processer, bland annat genom en satsning på framtidens varvsindustri. Strategin lyfter också behovet av att använda offentlig upphandling mer strategiskt för att skapa efterfrågan på europeiskt byggda fartyg, liksom att utveckla handelspolitiska verktyg mot orättvis konkurrens. Dessutom föreslås en förstärkning av den globala ramen för hållbar skeppsåtervinning och en uppdatering av Hongkongkonventionen om att säkerställa att fartyg återvinns på ett säkert och miljöriktigt sätt.

Transportera och sammankoppla

I strategin betonar kommissionen sjöfartens centrala roll för unionens ekonomi. Cirka 75 procent av EU:s utrikeshandel transporteras sjövägen, och den av EU-stater samlade kontrollerade flottan är världens största. Strategin vill stärka EU-flaggornas attraktivitet och effektivisera administrativa processer, bland annat genom digitala certifikat och effektiv registrering. En viktig del är den gröna omställningen, där FuelEU Maritime och sjöfartens inkludering i EU:s utsläppshandelssystem ska styra

sektorn mot minskade utsläpp. Kommissionen föreslår att öka användningen av förnybara- och hållbara bränslen liksom elektrifiering där det är möjligt. Även behovet av energieffektivisering lyfts. Samtidigt ska rapporteringskraven förenklas i befintligt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp och klimatåtgärder (MRV). Strategin lyfter också säkerhetsutmaningar kopplade till digitalisering och det växande problemet med den så kallade "skuggflottan" som innebär ökade risker för miljö och för säkerhet.

Säkra & Skydda

Strategin påtalar behovet av att stärka europeisk maritim säkerhet i en tid av ökade hot mot undervattensinfrastruktur och handelsrutter. Unionen föreslås investera i avancerade övervakningssystem, drönare och sensorer, samt utveckla färjor med dubbelanvändning som kan användas både för civil och militär drift. Cybersäkerheten ska också stärkas inom sjöfarten.

Tillgång till innovation

När det gäller innovation identifieras behov av teknikutveckling inom områden som ökad användning av vind, vätgas, elektrifiering, koldioxidinfångning och autonoma fartyg.

Tillgång till finansiering och investeringar

Instrument som Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), InvestEU och Innovation Fund identifieras som möjliga källor till

EU-finansiering. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att använda intäkter från avgiftssystemet för utsläppsrätter (ETS) för att förnya sina flottor och sin infrastruktur.

Tillgång till kompetens och högkvalificerade arbeten

Strategin lyfter slutligen kompetensbrist och behovet av om- och vidareutbildning, och nämner att upp till 40 procent av arbetskraften inom varvsindustrin kan gå i pension före 2030.

Sammanfattningsvis presenterar strategin en omfattande plan för att stärka Europas maritima industriella och strategiska kapacitet, som kombinerar industri-, klimat-, säkerhets- och innovationspolitik.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Strategin innehåller i sig inte några nya lagförslag och bedöms inte påverka svenska regler.

1.4 Budgetära konsekvenser och konsekvensanalys

Konkreta krav på medlemsstaterna bedöms vara begränsade då ambitionshöjningen bedöms ligga inom redan befintliga initiativ.

Det hindrar inte att kommissionen i ett senare skede kan återkomma med tydligare krav.

Krav på branschföreträdare bedöms vara begränsade.

Bedömningen är att ingen påverkan sker på statsbudgeten för de uppmaningar kommissionen riktar mot medlemsstaterna. Eventuella ökade åtaganden för EU-budgeten ska tas inom ram.

2. Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ser sammantaget positivt på kommissionens inriktning i strategin, som behandlar både konkurrenskraft och hållbar omställning och fokuserar på tillverkningsindustrin, teknologileverantörer och sjöfarten som helhet. Regeringen anser att konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet är både ett ansvar och en strategisk investering i framtiden, inte minst för att upprätthålla standarder vad gäller säkerhet och trygghet, innovation samt miljöprestanda. Vidare bör strategin påskynda sjöfartens omställning från fossila bränslen för att bidra till unionens klimatmål till 2030, 2040 och 2050.

Regeringen anser att strategin även bör omfatta utvecklingen av nya innovativa tillväxtområden inom den blå ekonomin, inklusive digitalisering och framväxande maritima teknologier som samtidigt bidrar till att vidareutveckla säkerhet, innovation och miljöprestanda.

Regeringen betonar att strategin behöver hantera de säkerhetsutmaningar som medlemsstaterna och industrin står

inför. Detta inkluderar framtida behov av utrustning, mjukvara, operativa rutiner och kompetens samt ett övergripande fokus på resiliens. För vissa initiativ, exempelvis hanteringen av "skuggflottan", efterfrågas mer konkreta förslag.

Det är positivt att strategin adresserar maritima teknologileverantörer. Regeringen understryker att även teknologileverantörer med breda produktportföljer, där maritima produkter endast utgör en del, bör omfattas av eventuella stimulansåtgärder. Detta är ett område där EU har goda förutsättningar att inta en internationellt ledande roll.

När det gäller innovation anser regeringen att det bör förtydligas att innovatörer måste ges incitament, och att tidiga användare inte missgynnas vid eventuella regelförändringar. Innovatörer som bidrar till teknisk utveckling bör erkännas och stödjas i sin roll för att bryta ny mark genom mer mål- och funktionsbaserad lagstiftning, då innovation ofta främjar konkurrenskraft.

För regeringen är det vidare angeläget att fartygssegmentet RoRo/RoPax återspeglas väl i strategin, då dessa fartyg är centrala för Sveriges försörjning och mobilitet. Segmentet har dessutom goda förutsättningar att testa alternativa bränslen och batterier, vilket flera aktörer i Sverige redan gjort.

Regeringen välkomnar ambitionen om ökad registrering av fartyg under medlemsstaternas flagg och stödjer att möjligheten till

statligt stöd fortsatt kan användas i enlighet med kommissionens riktlinjer för sjötransport.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Inte kända i dagsläget.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har inte behandlat meddelandet från kommissionen.

2.4 Remissinstansernas och andra intressenters ståndpunkter

Meddelandet har inte remitterats.

3. Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Strategin innehåller inga lagstiftningsförslag, varför ingen rättslig grund angivits.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Meddelandet innehåller i sig inga förslag till lagstiftning, varför subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna inte är aktuella att bedöma.

4. Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Cypriotiska ordförandeskapet har påbörjat arbete med att ta fram rådslutsatser för meddelandet. Ordförandeskapet har aviserat att detta planeras beslutas vid rådsmöte i juni i år.

4.2 Fackuttryck och termer

Dubbelanvändning	Dual-use
ETS	Emission Trading System, EU:s Utsläppshandelssystem
EU-allians för maritim industri Chains	EU Industrial Maritime Value
Framtidens varvsindustri	Shipyards of the Future
FSE	Fonden för ett sammanlänkat Europa
MRV Verification, kontrollera	Monitorering, Reporting ramverk för att mäta och utsläpp av växthusgaser
RoRo/RoPax och	Fartygstyg för roll on/roll off med kombinerad fordons- och passagerarbefordran

Vattenburen kontinent

Waterborne continent