

Brüssel, den 5. März 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 5. März 2026

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Betr.: MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN über die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 111 final.

Anl.: COM(2026) 111 final



Brüssel, den 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

über die Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft

1. EINLEITUNG

Europa ist ein Kontinent, der maßgeblich durch das Element Wasser geprägt ist. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten verwalten den weltweit größten gemeinsamen maritimen Raum mit 25 Mio. km² ausschließlicher Wirtschaftszonen (AWZ)¹. Die Union verfügt über eine der längsten Küsten der Welt, die sich über 70 000 km in 22 Mitgliedstaaten erstreckt, sowie über ein 42 000 km langes Binnenwasserstraßennetz mit Tausenden von Häfen (einschließlich Jachthäfen), Werften und Zulieferern. Dies unterstreicht, dass das Potenzial des europäischen Binnenmarkts für die Schifffahrt weiter ausgeschöpft werden muss.

Die europäische maritime Fertigung² und Schifffahrt³ sind strategische Sektoren für die Autonomie, Resilienz, Verteidigung, wirtschaftliche Sicherheit, den Wohlstand, die Dekarbonisierung sowie die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Vermögenswerte und Ressourcen der AWZ Europas. Die europäische maritime Industrie ist weltweit führend im komplexen Hochqualitäts-Schiffbau und in Spitzentechnologien. Sie fördert Innovationen für einen nachhaltigen Schiffsverkehr und die Entwicklung der blauen Wirtschaft und ist ein Eckpfeiler des regionalen industriellen Wachstums. Die europäische Schifffahrt ist ein weltweit führender Anbieter von Seeverkehrsdienstleistungen; sie sichert die Versorgung mit wichtigen Gütern, ermöglicht den Handel und trägt zur Energieunabhängigkeit der EU bei. Sie bestimmt neben anderen Segmenten des Schiffsverkehrs auch die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen der maritimen Industrie und prägt technologische Entscheidungen.

Beide Sektoren sind entscheidend, um die militärischen Kapazitäten der Union und der Mitgliedstaaten zu stärken, indem sie die Bewegung von Truppen sowie die Bereitstellung von Marineschiffen und zivilen und militärischen Schiffen mit doppeltem Verwendungszweck erleichtern. Sie sind auch unverzichtbar für den Ausbau und den Schutz der digitalen und Offshore-Energieinfrastruktur der EU, z. B. von Pipelines, Strom- und Datenkabeln und Windkraftanlagen. Andere Teilsegmente wie Kreuzfahrt- und Wassertourismus verfügen über ein großes Innovationspotenzial zur Verbesserung ihrer Nachhaltigkeit.

Dieses Ökosystem des Schiffsverkehrs steht vor Herausforderungen. In den Berichten von Draghi⁴ und Niinistö⁵ wird hervorgehoben, dass dieses Ökosystem einem intensiven globalen Wettbewerb und Spannungen ausgesetzt ist, zunehmend vom Schiffbau und der Schiffsfinanzierung in Drittländern abhängig ist, den Dekarbonisierungsprozess voranbringen und durch die Alterung der Erwerbsbevölkerung verstärkt in die Weiterbildung und Umschulung investieren muss.

Europa braucht einen politischen Rahmen, der seine maritime Fertigung und Schifffahrt schützt und fördert, ihre Innovationskapazität erhöht, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung als Quellen industrieller Chancen vorantreibt, ihre

¹ Auch in den Gebieten in äußerster Randlage der EU.

² Der Ausdruck „maritime Industrie“ umfasst ein breites Spektrum industrieller Tätigkeiten und Dienstleistungen, unter anderem: 1) den Bau, die Reparatur, die Wartung, den Umbau, die Nachrüstung, das Abwracken und das Recycling von See- und Binnenschiffen, Booten, schwimmenden Plattformen und anderen spezialisierten Überwasser- und Unterwassereinheiten, 2) die Herstellung von Ausrüstungen und Technologien für maritime Tätigkeiten, Hafentätigkeiten und die blaue Wirtschaft.

³ Der Begriff „Schifffahrt“ umfasst alle Segmente der Güter- und Personenbeförderung auf dem Seeweg, einschließlich der Küsten-, Kurzstrecken- und Hochseeschifffahrt, spezialisierter Schiffsdienste sowie des Linien- und Trampverkehrs.

⁴ Die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit: Bericht von Mario Draghi, 2024.

⁵ Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness: Report by Special Adviser Niinistö (2024).

technologische Führungsrolle ausbaut und ihre Wettbewerbsfähigkeit stärkt. Zusammen mit den Häfen sind diese Wirtschaftszweige für die Positionierung der EU in dem unbeständigen geopolitischen Umfeld und für die strategische Autonomie, die wirtschaftliche Sicherheit und die Vorsorge der EU von entscheidender Bedeutung. Die Kommission schlägt daher – zusammen mit dieser Industriestrategie für die maritime Wirtschaft – auch eine Strategie für die Häfen der EU vor.

Es ist an der Zeit, zu handeln. In dieser EU-Strategie für die maritime Wirtschaft, die auf dem Deal für eine saubere Industrie und verschiedenen damit verbundenen EU-Initiativen aufbaut⁶, werden eine Vision und Maßnahmen im Rahmen von sechs Säulen dargelegt:

Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft



2. BAUEN, AUSTRÜSTEN UND REPARIEREN

Ein starker maritimer Fertigungssektor⁷ ist für die Souveränität Europas von strategischer Bedeutung. Er versetzt Europa in die Lage, Schiffe, Ausrüstungen, Plattformen und Technologien zu bauen und instand zu halten, die für die Förderung und den Schutz seiner kritischen Interessen erforderlich sind: von Energieunabhängigkeit, Klimaresilienz und Lebensmittelversorgung⁸ bis hin zu Grenzschutz, Verteidigung, Schutz kritischer Infrastrukturen, militärischer Mobilität, Meeresbeobachtung und Schifffahrt in der Arktis⁹.

Die Erhaltung einer kritischen Masse des kommerziellen Schiffbaus in der EU ist angesichts der engen Verflechtungen und der gegenseitigen Bereicherung von Bereichen mit doppeltem Verwendungszweck entscheidend für die Aufrechterhaltung des

⁶ Unter anderem der Kompass für eine wettbewerbsfähige EU (COM(2025) 30 final), der Europäische Pakt für die Meere (COM(2025) 281 final), die EU-Strategie für maritime Sicherheit (14280/23), die Europäische Wasserresilienzstrategie (COM(2025) 280 final) und der Null-Schadstoff-Aktionsplan (COM(2021) 400 final).

⁷ Die europäische maritime Fertigung umfasst 300 Werften und 28 000 Hersteller von Schiffsausrüstungen. Im Rahmen des Mobility Transition Pathway (2024) wurde eine Bottom-up-Analyse der Merkmale, Bedürfnisse, Herausforderungen und Chancen des Sektors durchgeführt. Die Empfehlungen, die sich daraus ergeben haben, sind in dieser Strategie berücksichtigt.

⁸ Zum Beispiel durch Spezialschiffe, Konverter und schwimmende Plattformen, Fundamentstrukturen und elektrische Infrastruktur für erneuerbare Offshore-Energie im Allgemeinen und Offshore-Windenergie im Besonderen, fortschrittliche Baggerschiffe zum Schutz vor dem steigenden Meeresspiegel und Überschwemmungen sowie Schiffe für nachhaltige Fischerei und Aquakultur. Speziell für Fischereifahrzeuge wird die Kommission bis zum dritten Quartal 2026 einen Fahrplan für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur in der EU veröffentlichen, um den Sektor bei der Energiewende zu unterstützen. Um die Entwicklung zu lenken, werden auch Erkenntnisse und Empfehlungen der Partnerschaft für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur in der EU berücksichtigt.

⁹ Durch Patrouillen- und Marineschiffe, Seekabelverleger, Schiffe mit doppeltem Verwendungszweck, Forschungsschiffe, Technologien für die Erforschung, Beobachtung, Überwachung und Kontrolle der Meere, Eisbrecher und eisgängige Schiffe.

Marineschiffbaus¹⁰. Sie ist auch unerlässlich für die Aufrechterhaltung tragfähiger Lieferketten in Europa und die Sicherung der Kontrolle über Schlüsseltechnologien und wichtiges Fachwissen. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung von Arbeitsplätzen, Investitionen und Innovation auf regionaler Ebene, auch in Randgebieten, auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage. Kapazitäten im Bereich der Instandsetzung, der Instandhaltung, der Nachrüstung und des Recyclings von Schiffen sind entscheidend, um die Sicherheit zu verbessern und die Dekarbonisierung und Kreislauffähigkeit im Schiffsverkehr voranzutreiben.

2.1 Maritime Industrie der EU: Förderung von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit auf Leitmärkten

Europa ist nach wie vor weltweit führend bei einigen der technologisch fortschrittlichsten Schiffstypen (z. B. Kreuzfahrtschiffe, Marineschiffe, Eisbrecher, Forschungsschiffe, Seekabelverleger, Offshore-Windkraftanlagen, schwimmende Plattformen und Konverter, Yachten und Sportboote), sauberen Antriebssystemen und fortschrittlichen Ausrüstungen. Da 97 % der weltweiten Kreuzfahrtflotte in Europa gebaut werden, ist der Bau von Kreuzfahrtschiffen für Europa von entscheidender Bedeutung, um seine komplexen Schiffbaukapazitäten in anderen Segmenten, die unter dem Gesichtspunkt der strategischen Autonomie wichtig sind, zu erhalten und auszubauen.

In anderen Marktsegmenten, insbesondere im Handelsschiffbau, haben die europäischen Werften in den letzten Jahrzehnten aufgrund der Verzerrung des internationalen Markts, der durch massive staatliche Investitionen in Drittländern, nicht marktkonforme Praktiken sowie Unterschiede bei den Arbeits- und Energiekosten verfälscht wird, weltweit Marktanteile verloren. Die europäischen Werften sind auf hochwertige Märkte mit geringen Stückzahlen spezialisiert, und inzwischen dringen ausländische Wettbewerber auch in diese Segmente vor. Die EU-Industrie hat in letzter Zeit gegenüber Ländern wie China in strategischen Schiffbausegmenten wie Fähren¹¹ und Offshore-Windkraftanlagen an Boden verloren. Auch die Führungsrolle bei Unterwasserschiffen, See- und Hafenausrüstungen ist zunehmend in Gefahr.

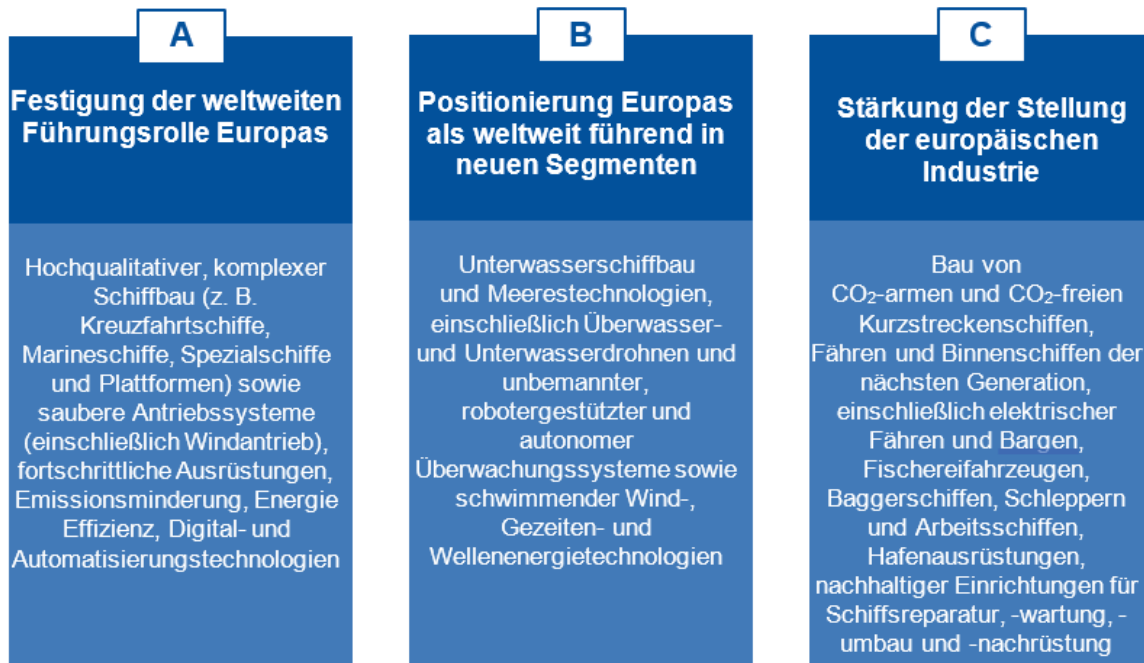
Um die maritime Fertigungsbasis Europas zu erhalten und ihr Innovationspotenzial freizusetzen, müssen die EU und ihre Mitgliedstaaten ihre industriepolitischen Anstrengungen auf die Bereiche konzentrieren, in denen realistischerweise die besten Ergebnisse erzielt werden können, d. h. auf **hochwertige Segmente mit einem starken industriellen Potenzial für die Fertigung in der EU**¹².

¹⁰ In der neuen Gemeinsamen Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU (JOIN(2025) 977), in der die Bedeutung von Investitionen in eine dynamische industrielle Basis hervorgehoben wird, wird der Schiffbau ausdrücklich als strategischer Sektor mit doppeltem Verwendungszweck anerkannt.

¹¹ Der Anteil des europäischen Schiffbaumarkts an der Zahl der für den EU-Binnenmarkt ausgelieferten großen Fähren (d. h. über 5 000 BRZ) lag im Zeitraum 2020-2024 bei 38 %; demnach wurden im Schnitt drei Schiffe pro Jahr ausgeliefert. Der globale Marktanteil Europas, das bis 2010 weltweit führend war, ging von 60 % im Jahr 2010 auf rund 15 % im Zeitraum 2020-2024 zurück.

¹² Die Dekarbonisierung, die Digitalisierung, der erwartete Ausbau der Offshore-Erzeugung erneuerbarer Energien und das Entstehen neuer Wachstumsmärkte in der blauen Wirtschaft wie Unterwasser- und Meeresbeobachtungstechnologien, die militärische Mobilität und der Anstieg der Verteidigungsinvestitionen bieten Möglichkeiten, die maritime Fertigungsbasis Europas zu nutzen und zu stärken. So wird – in Abhängigkeit von Faktoren wie der Verbesserung der Energiedichte von Batterien und dem Ausbau der landseitigen Stromversorgung – die Zahl der elektrifizierbaren Fähren Schätzungen zufolge bis 2030 auf 364 ansteigen. Zwischen 2020 und 2050 werden schätzungsweise zwei Drittel der derzeitigen Flotte von 12 000 Binnenschiffen, die auf europäischen Wasserstraßen verkehren, nachgerüstet, und ein Drittel wird neu gebaut (etwa 140 neue Schiffe pro Jahr).

Vision der EU für die maritime Fertigungsindustrie bis 2030



ZIEL: Unterstützung der maritimen Fertigungsindustrie der EU bei der Verwirklichung ihres Ziels, bis 2035 zwischen 7 000 und 10 000* nachhaltige und digitalisierte Schiffe zu bauen bzw. nachzurüsten

* SEA Europe Manifesto „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035“ (2024).

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es sowohl angebots- als auch nachfrageorientierter Maßnahmen und geeigneter Rahmenbedingungen, einschließlich einer engen öffentlich-privaten Zusammenarbeit. Zu diesem Zweck wird die Kommission eine **EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten** ins Leben rufen, um die industrielle Souveränität und die technologische Führungsrolle Europas auf ausgewählten Leitmärkten für die maritime Fertigung und neue Technologien zu stärken. Die Allianz wird Interessenträger aus dem Ökosystem des Schiffsverkehrs sowie nationale und regionale Behörden zusammenbringen. Sie wird den Weg für die Ermittlung von Geschäftsmöglichkeiten für industrielle Tätigkeiten in Europa ebnen und gemeinsame Fahrpläne und Projektpipelines in festgelegten Bereichen erleichtern. Die Allianz wird außerdem die EU und die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, Investitionsprioritäten abzustimmen, zusätzliche Anreize zur Förderung der Nachfrage und von Synergien in der europäischen Wertschöpfungskette zu ermitteln und EU-Fördermechanismen mit nationalen Projekten zu koordinieren.

2.2 Modernisierung der maritimen Produktionsbasis der EU

Bis 2030 muss sich die europäische Industrie weiter in Richtung einer intelligenten und sauberen maritimen Fertigung entwickeln und dabei die Digitalisierung, fortschrittliche Robotik, künstliche Intelligenz, Modularität, Energieeffizienz und Kreislauffähigkeit in industriellen Prozessen nutzen. Dies ist von entscheidender Bedeutung, um die maritime Fertigung in Europa widerstandsfähiger und kosteneffizienter zu machen, dem drohenden Arbeitskräftemangel entgegenzuwirken, die Produktivität zu steigern und die operative Leistungsfähigkeit von Industrieanlagen zu verbessern.

In **kleinen und mittelgroßen Werften** müssen verstärkt innovative Fertigungstechnologien in Bezug auf Werkstoffe, Verfahren, KI und Kompetenzen genutzt werden. Die Kommission leitet daher eine **Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die FuI-Leitinitiative „Werften der Zukunft“**¹³ ein, um die Erprobung und Demonstration solcher Technologien im realen Werft-Ökosystem zu unterstützen und die Ergebnisse nachzubilden und auszubauen.

Engpässe bei behördlichen Genehmigungen können die Möglichkeiten der Werften einschränken, ihre Anlagen zu erweitern oder zu modernisieren oder Dekarbonisierungstechnologien, z. B. Infrastruktur für das Bunkern sauberer Kraftstoffe oder die Elektrifizierung im Hafen, zu installieren. Durch die kürzlich vorgeschlagene Verordnung zur Beschleunigung von Umweltprüfungen¹⁴ und das Paket „Europäische Netze“ kann die Elektrifizierung von Industriestandorten, auch in Hafengebieten, z. B. Anlagen für die Schiffsreparatur und -instandhaltung, beschleunigt werden, daher sollten sie von den gesetzgebenden Organen so rasch wie möglich angenommen werden. Durch den **vorgeschlagenen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie** werden die Genehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt, auch für maritime Fertigungsanlagen.

Schließlich wird die Kommission gemeinsam mit den Interessenträgern im Rahmen der EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten Möglichkeiten zur Optimierung der grenzüberschreitenden Produktion und der Synergien in der Lieferkette prüfen und die Standardisierung dort fördern, wo Größenvorteile erzielt werden können, z. B. um die Kosten zu senken und die Markteinführungszeit für bestimmte Komponenten für Schiffe der nächsten Generation zu verkürzen.

2.3 Rückgriff auf die öffentliche Auftragsvergabe und Finanzierung zur Unterstützung der führenden Rolle der EU im Industriebereich

Ein strategischer Rückgriff auf die öffentliche Auftragsvergabe kann dazu beitragen, die Nachfrage nach sauberen, innovativen Waren und Dienstleistungen aus der EU („Made in EU“) zu fördern, einschließlich wichtiger strategischer Schiffe auf Leitmärkten¹⁵, die für die Resilienz und wirtschaftliche Sicherheit der EU entscheidend sind.

Die Kommission wird mit den EU-/EWR-Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um eine **mehrjährigen gebündelten Strom an öffentlichen Aufträgen für öffentliche Auftraggeber in der EU/im EWR** zu ermitteln und zu erleichtern, mit dem Ziel, ein Signal für eine langfristige und gebündelte öffentliche Nachfrage bei einschlägigen Segmenten (z. B. Fähren, Forschungsschiffe, Eisbrecher, Schlepper, Drohnen¹⁶) zu setzen und die Bereitschaft des europäischen maritimen Fertigungssektors zur Deckung dieser Nachfrage zu fördern.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Überarbeitung des EU-Rahmens für die öffentliche Auftragsvergabe wird die Kommission im Einklang mit internationalen

¹³ Horizont Europa, Arbeitsprogramm 2026-2027 – CL5-2026-05-D5-12. Veranschlagte Mittel: 21,00 Mio. EUR.

¹⁴ Vorschlag für eine überarbeitete Richtlinie zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens für Infrastrukturprojekte (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Beispiele hierfür sind der direkte Erwerb von Fähren für den Nah-, Stadt- und Inselverkehr, ozeanografischen Schiffen und Forschungsschiffen, Eisbrechern, Arbeitsschiffen, Schadstoffbekämpfungsschiffen, Such- und Rettungsschiffen, Ausbildungs- und Bergungsschiffen, die Beschaffung von Komponenten, Reparatur- und Spezialdienste wie Marine-, Patrouillen- und Küstenwacheausrüstungen und -technologien.

¹⁶ Unter Berücksichtigung und in Synergie mit der Einrichtung der EU-Reserveflotte von Verlege-/Mehrzweckschiffen im Einklang mit dem EU-Aktionsplan für Kabelsicherheit (JOIN/2025/9 final) und mit den diesbezüglichen Maßnahmen im Rahmen des Aktionsplans zur Drohnen- und Drohnenabwehrsicherheit (COM(2026) 81 final).

Verpflichtungen **gezielte nicht preisbezogene Anforderungen** in ausgewählten strategischen Segmenten der öffentlichen Auftragsvergabe vorschlagen, um die Ziele der EU in Bezug auf industrielle Resilienz und wirtschaftliche Sicherheit zu unterstützen.

Darüber hinaus wird die Kommission die externen Abhängigkeiten und den Bedarf an nicht preisbezogenen Kriterien für die Beschaffung von Spezialschiffen bei der Gestaltung von Auktionen für strategische maritime Projekte, Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien oder Unterwasserprojekte bewerten.

Öffentliche Mittel können ebenfalls die private Nachfrage nach intelligenten und saubereren Produkten stärken und so Innovation und Wertschöpfung in der EU fördern. Zu diesem Zweck wurden **gezielte Bedingungen für die EU-Präferenz** zum Schutz strategischer Technologien und Fähigkeiten im Einklang mit internationalen Verpflichtungen in die Vorschläge für den mehrjährigen Finanzrahmen (2028-2034) und insbesondere in den Vorschlag für den Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit aufgenommen.

In der neuen **Gemeinsamen Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU**¹⁷ werden die Mitgliedstaaten, die EIB-Gruppe und andere internationale Finanzinstitutionen sowie nationale Förderbanken, die nationale oder EU-Haushaltspläne ausführen, nachdrücklich aufgefordert, Überlegungen zur wirtschaftlichen Sicherheit in ihre Finanzierungsentscheidungen einzubeziehen¹⁸.

2.4 Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs mit Drittländern

Ziel der Kommission ist es, weltweit einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und die europäische maritime Fertigungsindustrie vor schädlichen Handelspraktiken wie Verdrängungspreisen, nicht marktorientierter Subventionierung, Verletzungen der Rechte des geistigen Eigentums und erzwungenen Technologietransfers in Drittländer zu schützen.

Die **Kommission wird einen strukturierten Dialog mit der maritimen Fertigungsindustrie der EU aufnehmen**, möglicherweise im Rahmen der Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten, um ihre nachrichtendienstlichen Kapazitäten zur Überwachung der politischen und Marktentwicklungen im weltweiten Schiffbau, der strategischen Risiken, Bedrohungen und Chancen für die Resilienz der Lieferketten sowie der Marktzugangshindernisse in Drittländern weiter auszubauen. Zu diesem Zweck wird die Kommission, wie in der neuen Gemeinsamen Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU¹⁹ angekündigt, unter anderem die neue EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten sowie das Netz der EU-Delegationen und die neue Informationsplattform für wirtschaftliche Sicherheit nutzen. Dies wird dazu beitragen, Bereiche besser zu erkennen und zu ermitteln, in denen unfaire Handelspraktiken in Drittländern den Werften und Ausrüstungsherstellern in der EU schaden oder schaden könnten, und mögliche Handelsschutzmaßnahmen oder Maßnahmen zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zu entwickeln.

Um den Wirtschaftszweig besser vor schädlichen Handelspraktiken zu schützen, wird die Kommission folgende Schritte unternehmen:

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ Dazu gehört die vorrangige Unterstützung von EU-Unternehmen, um Abhängigkeiten vom Ausland in kritischen Sektoren zu verringern und zu verhindern, dass risikoreiche Lieferanten aus Drittländern Zugang zu EU- und nationalen Finanzmitteln erhalten.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

- **Prüfung der Optionen und, soweit erforderlich und machbar, Unterbreitung eines Vorschlags für ein neues sektorspezifisches Instrument²⁰** oder gezielte Änderungen ihres handelspolitischen Instrumentariums im Einklang mit internationalen Verpflichtungen. Bei den Optionen stehen bestimmte Segmente im Mittelpunkt, die für die strategische Autonomie und die wirtschaftliche Sicherheit Europas von entscheidender Bedeutung sind und in denen die EU-Werften zwar weiterhin tätig sind, aber einem unlauteren Wettbewerb aus dem Ausland ausgesetzt sind²¹.
- **Nutzung bestehender und künftiger Handels- und Investitionsübereinkommen**, um die Interessen der maritimen Fertigungsbasis der EU zu schützen und zu fördern, u. a. durch Marktzugang, Antisubventionsmaßnahmen, Transparenzpflichten und Bestimmungen zum Schutz der Rechte des geistigen Eigentums.
- **Wiederaufnahme der Bemühungen um ein künftiges internationales Übereinkommen im Bereich des Schiffbaus**, mit dem gegen marktwidrige Praktiken in diesem Sektor vorgegangen würde.

Die Kommission wird sich weiterhin für gleiche Wettbewerbsbedingungen bei Exportkrediten für Schiffe einsetzen, indem sie die **Sektorvereinbarung für Schiffe²² im Rahmen des OECD-Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite** weiterentwickelt, u. a. durch spezifische Bestimmungen für emissionsfreie und emissionsarme Schiffe. Die Kommission wird auch darauf hinarbeiten, EU-Werften, Ausrüstungshersteller und Dienstleister auf Drittlandsmärkten durch die **Schaffung eines neuen Finanzierungsinstruments für Exportkredite auf EU-Ebene** zu unterstützen²³.

2.5 Stärkung des globalen Rahmens für das Schiffsrecycling und die Förderung der maritimen Kreislaufwirtschaft

Durch das Recycling von Schiffen können wertvolle Materialien wie Stahl, Kupfer und Aluminium rückgewonnen und wiederverwendet werden, wodurch der Bedarf an neuen Rohstoffen verringert wird und die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft unterstützt werden. In den nächsten zehn Jahren werden voraussichtlich mehr als 16 000 Schiffe recycelt. Die Kommission wird sich bemühen, das **Hongkonger Übereinkommen über das Recycling von Schiffen²⁴** zu stärken, um einen aktualisierten und robusteren globalen Rahmen zu schaffen. Letztlich geht es darum, eine vollständige Angleichung zwischen internationalen Vorschriften und der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen zu erreichen und auf internationaler Ebene sicheres, nachhaltiges und verantwortungsvolles Recycling zu gewährleisten.

Darüber hinaus wird die Kommission prüfen, wie der **Ausbau der inländischen Schiffsrecyclingkapazitäten in der EU** unterstützt werden kann, z. B., indem die Kosteneffizienz verbessert wird, und mit Handelspartnern zusammenarbeiten, die über

²⁰ Angesichts der Tatsache, dass die Verordnung (EU) 2016/1035 über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau nicht angewandt werden kann, da das Schiffbau-Übereinkommen der OECD von 1994 nicht ratifiziert wurde.

²¹ Beispielsweise Schiffstypen, die für die militärische Mobilität und die Versorgungssicherheit in Krisenzeiten unerlässlich sind, wie Fähren und Binnenschiffe, sowie Spezialschiffe, die für die Sicherung der Offshore-Energieversorgung und der digitalen Infrastruktur Europas von entscheidender Bedeutung sind.

²² Dieser Vereinbarung zufolge müssen gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden (wobei der Wettbewerb auf dem Preis und der Qualität der Schiffe und nicht auf den Finanzierungsbedingungen beruht) und es muss darauf hingearbeitet werden, Handelsverzerrungen im Zusammenhang mit öffentlich unterstützten Exportkrediten zu beseitigen.

²³ Mit diesem neuen Instrument würde die EU die nationalen Exportkreditagenturen der EU finanziell unterstützen, um die Wettbewerbsfähigkeit ihrer finanziellen Angebote, auch für internationale Käufer von Schiffen, zu verbessern.

²⁴ Internationales Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen.

Schiffsrecyclingkapazitäten verfügen, zunächst mit Indien, um auf der Grundlage der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen hohe Umwelt- und Sozialstandards zu fördern. Da recycelte Materialien für eine umweltfreundliche EU-Produktion immer wertvoller werden, möchte die Kommission die Interessenträger bei der Entwicklung von EU-Konzepten, die den gesamten Lebenszyklus einbeziehen („Cradle-to-Cradle“), für die maritime Industrie in den Bereichen Stahlerzeugung, Schiffbau sowie Schiffs- und Schrottreycling in Europa unterstützen²⁵, um industrielle Synergien, Chancen und bewährte Umweltpraktiken zu fördern.

Die **Kommission wird weiterhin Strategien für die maritime Kreislaufwirtschaft** von der Entwurfsphase bis zum Ende der Lebensdauer und zur Materialrückgewinnung durch FuI-Unterstützung **fördern**²⁶. Die weiteren Bemühungen in diesem Bereich sind an dem Fahrplan für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft für ausgemusterte Freizeitboote²⁷ ausgerichtet, in dem die Ziele für 2030 festgelegt sind.

Leitinitiativen

- *Gründung einer EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten zur Stärkung der Führungsrolle auf Leitmärkten*
- *Unterstützung der europäischen Werften beim Übergang zu einer digitalen, sauberen und kreislaforientierten Industrie („Werften der Zukunft“)*
- *Nutzung der öffentlichen Auftragsvergabe und der EU-Finanzierung, wie im MFR vorgeschlagen, zur Unterstützung der industriellen Führungsrolle der EU, u. a. durch öffentliche Auftragspipelines und gezielte nicht preisbezogene Kriterien für die wirtschaftliche Sicherheit*
- *Maßnahmen zur Gewährleistung eines fairen internationalen Wettbewerbs für Werften und Ausrüstungshersteller in der EU, einschließlich Exportkrediten für Schiffe und, soweit erforderlich und machbar, sektorspezifischer Handelsschutzmaßnahmen*

3. VERKEHR UND VERNETZUNG

Der Seeverkehr ist ein strategischer Sektor, auf den etwa 75 % des Außenhandels der EU und 30 % des Güterverkehrs innerhalb der EU entfallen. Die von der EU kontrollierte Flotte ist mit einem Anteil von mehr als einem Drittel an der weltweiten Schiffstonnage in allen Segmenten die größte der Welt. Die europäischen Betreiber haben eine starke Marktposition in der Container- und Massengutbeförderung, im Energietransport und bei hoch spezialisierten Seeverkehrsdiensten. Seeverkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr sind für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage der EU von entscheidender Bedeutung, da sie den territorialen Zusammenhalt gewährleisten und die lokalen Gemeinschaften und den Tourismus unterstützen. Flotten, die unter EU-Flagge

²⁵ Möglicherweise im Rahmen der neuen EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten.

²⁶ Auch aufbauend auf Instrumenten wie Pässen, die ein System zur Rückverfolgbarkeit von Schiffen über den gesamten Lebenszyklus und von Materialien ermöglichen, und auf Umweltleistungsindizes für Werften, wie sie im Rahmen der von der EU finanzierten Projekte „Circle of Life“ und „EcoShipYards“ entwickelt wurden.

²⁷ Fahrplan für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft für ausgemusterte Freizeitboote, der im Jahr 2023 vom Verband „European Boating Industry“ in Zusammenarbeit mit der Kommission entwickelt wurde.

fahren und von der EU kontrolliert werden, sind international für ihre vorbildlichen Standards in den Bereichen Sicherheit, Innovation und Umweltleistung anerkannt²⁸.

Gleichzeitig ist der EU-Seeverkehr in einem zunehmend komplexen Umfeld tätig, das von Störungen und politischer Volatilität, den Kosten der Energiewende, einer alternden Erwerbsbevölkerung und einem intensiven globalen Wettbewerb, insbesondere aus Ost- und Südostasien, geprägt ist. Die jüngsten geopolitischen Entwicklungen haben seine strategische Bedeutung für den weltweiten Energie- und Warenhandel erneut deutlich gemacht. Zugleich haben sie gezeigt, dass der Sektor zunehmend mit Herausforderungen im Bereich der internationalen Sicherheit konfrontiert ist, die die Freiheit der Schifffahrt, vor allem aber die Sicherheit der Schiffe und ihrer Besatzungen erheblich gefährden und zu höheren Transport- und Versicherungskosten führen.

Vor diesem Hintergrund zielt diese Strategie darauf ab, den Sektor als wichtigen Anbieter hochwertiger, effizienter, sicherer und nachhaltiger Schifffahrtsdienste zu schützen und gleichzeitig bessere Bedingungen für die Fertigungsbasis der EU zu schaffen.

Für die Verwirklichung der Ziele dieser Strategie sind ein kohärenter politischer und rechtlicher Rahmen sowie eine Zusammenarbeit auf Unionsebene und auf nationaler Ebene erforderlich. **Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) bildet das technische und operative Rückgrat der Seeverkehrspolitik der Union.** Sie spielt eine Schlüsselrolle bei der harmonisierten Umsetzung und unterstützt innovative und effiziente Lösungen, u. a. durch ihre umfassende Wissensbasis. Sie wird auch eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der in dieser Strategie dargelegten Regulierungsmaßnahmen übernehmen. Darüber hinaus leistet die EMSA den Seebehörden im Mittelmeerraum technische Hilfe und Unterstützung beim Kapazitätsaufbau²⁹. **3.1 Eigentum und Flaggen**

Durch die Sicherung eines erheblichen Anteils der maritimen Vermögenswerte und Ressourcen und die Steigerung der Attraktivität der EU-Flaggen wird die Position der EU im Welthandel gestärkt, und die Seeverbindungen werden geschützt. Außerdem wird dadurch die Fähigkeit der EU gestärkt, globale Normen und politische Maßnahmen in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Arbeits-, Klima- und Umweltschutz mitzugestalten.

In diesem Zusammenhang wird sich die Kommission **weiterhin auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr³⁰ stützen**, um die Förderregelungen der Mitgliedstaaten (z. B. die Tonnagesteuer) zu bewerten, die ein wichtiges Instrument sind, um die Marktanteile und die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtssektors der Union zu erhalten und die Attraktivität der Flaggen der Mitgliedstaaten angesichts des intensiven globalen Wettbewerbs zu erhöhen. Die Kommission **fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, pragmatische Maßnahmen voranzutreiben**, z. B. die Erhöhung der Effizienz nationaler Verwaltungsverfahren³¹, die Einführung digitaler Zertifikate, die vollständige

²⁸ Die IMO-Übereinkommen über die Sicherheit im Seeverkehr und den Umweltschutz wurden in den EU-Besitzstand übernommen. Die Mitgliedstaaten sind rechtlich verpflichtet, sie zusammen mit den EU-spezifischen Vorschriften anzuwenden, oftmals unter strengeren Auflagen als in anderen Regionen der Welt.

²⁹ Im Rahmen des durch das Instrument NDICI/Europa in der Welt finanzierten Programms SAFEMED V.

³⁰ C(2004) 43, ABl. 2004.

³¹ Zum Beispiel Qualität und reibungslose Verwaltung, risikobasierter Ansatz, kürzere Wartezeiten oder gestraffte Inspektionen.

Digitalisierung der Register und den Einsatz KI-gestützter Instrumente zur Optimierung der Verfahren. Die Kommission wird ihrerseits einen **Dialog über die strukturierte Zusammenarbeit** mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern aus der Industrie **einrichten**, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Qualität der Schifffahrt zu steigern, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der internationalen und EU-Rechtsvorschriften über die **Erfüllung der Flaggenstaatpflichten**. Die Kommission wird gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ihre Bemühungen innerhalb der IMO fortsetzen, um die Regulierungsaufsicht über die Flaggenstaaten zu stärken, damit diese ihre Aufgaben wirksam wahrnehmen können.

3.2 Energiewende und Dekarbonisierung

Um die Dekarbonisierung und die Verringerung der Umweltverschmutzung im maritimen Sektor voranzubringen und gleichzeitig dessen Wettbewerbsvorteil zu erhalten, sind klare und berechenbare Vorschriften erforderlich, auch auf globaler Ebene. Dies kann die Innovation und die Führungsrolle auf dem sich rasch weiterentwickelnden Schifffahrtmarkt fördern und die Nachfrage nach sauberen Kraftstoffen und Technologien in Europa anregen.

Die Energiewende erfordert eine Kombination aus verbesserter Energieeffizienz und der Einführung neuer Antriebstechnologien und alternativer Kraftstoffe. Um die Voraussetzungen für eine groß angelegte Erzeugung und Nutzung solcher Kraftstoffe in schwer dekarbonisierbaren Sektoren zu schaffen, hat die Kommission den **Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr**³² vorgestellt. Für den Seeverkehr bedeutet dies, dass verstärkt erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe sowie die direkte Elektrifizierung genutzt werden, soweit dies möglich ist³³. In diesem Zusammenhang möchte die Kommission auch einen integrierten Biomethan-Markt schaffen und fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass nationale Maßnahmen nicht indirekt Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Handel mit Biomethan schaffen oder die grenzüberschreitende Verfügbarkeit im Binnenmarkt einschränken. Die Allianz für erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe wird Gespräche zwischen Schiffseignern, der Industrie für nachhaltige Kraftstoffe und Finanzinstituten anregen, um die Produktion von und die Versorgung mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen für die Schifffahrt zu fördern.

Die Initiative „FuelEU Maritime“ und die Einbeziehung des Schifffahrtssektors in das EU-EHS unterstreichen die Entschlossenheit der EU, die Energiewende in der Schifffahrt mitzugestalten und dem Sektor einen klaren Weg zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele der EU aufzuzeigen. Um die Umsetzung dieser Rechtsakte weiter zu erleichtern und den Regelungs- und Verwaltungsaufwand, der sich aus den derzeitigen Inkongruenzen und Überschneidungen ergibt, zu verringern, wird die Kommission **prüfen, wie der bestehende Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfrahmens vereinfacht und gestrafft werden kann**, sowohl für das für den Seeverkehr geltende EU-EHS als auch für FuelEU Maritime. Dadurch werden weitere Synergieeffekte durch die Einhaltung dieses Rahmens erzielt³⁴.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Landseitige Stromversorgung, elektrische Fähren und Kurzstreckenseeverkehr

³⁴ Beispielsweise im Hinblick auf die Angleichung der geltenden Begriffsbestimmungen und Gestaltungselemente und -prozesse.

Der wirksamste Weg zur Bewältigung der Klimaauswirkungen des Seeverkehrs und zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen sind ehrgeizige globale Maßnahmen, mit denen das Ziel der IMO-Strategie von 2023 für den internationalen Seeverkehr, bis 2050 Treibhausgasneutralität zu erreichen, verwirklicht würde. Die EU wird die **Arbeit innerhalb der IMO fortsetzen und Brücken zu internationalen Partnern schlagen, um auf globale Lösungen hinzuarbeiten** und das Engagement des EU-Schifffahrtssektors zur Dekarbonisierung sowie die bereits getätigten Investitionen zur Erreichung dieses Ziels zu unterstützen. Im Einklang mit den bestehenden rechtlichen Verpflichtungen wird die Kommission die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung der globalen Maßnahmen der IMO überarbeiten, um Doppelzahlungen zu vermeiden.

Die Kommission wird auch die **Zusammenarbeit zwischen den Interessenträgern erleichtern, indem sie ein europäisches Netz grüner Schifffahrtswege und Knotenpunkte aufbaut**. Diese Bemühungen werden auf bestehenden Initiativen aufbauen, einschließlich der Strategien für verschiedene Meeresbecken und des Europäischen Seeverkehrsraums³⁵. Ziel ist es, die Vorhersehbarkeit von Investitionsentscheidungen zu erhöhen und Nachhaltigkeitsprojekte in den Bereichen Schiffsbetrieb, Technologieeinsatz, Kraftstoffversorgung und Hafeninfrastruktur zu koordinieren³⁶. Gegebenenfalls könnten EU-Bewerberländer auf der Grundlage der bestehenden Rechtsrahmen, z. B. des Transeuropäischen Verkehrsnetzes³⁷, in solche Maßnahmen eingebunden werden.

3.3 Sicherheit – Grundpfeiler einer hochwertigen Schifffahrt und einer hohen Resilienz

Sicherheit ist ein strategischer Faktor für hochwertige Schifffahrtsdienste und ein Eckpfeiler der Wettbewerbsfähigkeit und technologischen Führungsrolle des EU-Fertigungssektors. Im Zuge der raschen Umstellung der Schifffahrt auf alternative Kraftstoffe, Digitalisierung und Automatisierung müssen die Sicherheitsprotokolle weiterentwickelt werden, um neue betriebliche, technologische und Cybersicherheitsrisiken zu bewältigen. Die Alterung der unter EU-Flagge fahrenden Passagierflotte macht eine Modernisierung der Flotte umso dringlicher³⁸.

Auf globaler Ebene müssen die Sicherheitsnormen der IMO mit dem technologischen Fortschritt Schritt halten, u. a. in Bezug auf alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme, Energieeffizienztechnologien, die Ausbildung von Seeleuten und den automatisierten Seeverkehr. Die EU wird **ihr Engagement in der IMO verstärken, um diese Normen mitzugestalten. Dies wird auch dazu beitragen, weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten**.

In der EU wird durch die Aufnahme der IMO-Vorschriften in das EU-Recht ein hohes Maß an Sicherheit im Seeverkehr gewährleistet. Im Jahr 2026 wird die Kommission einen Bericht über die EU-Richtlinie für die Sicherheit von Fahrgastschiffen³⁹ und die

³⁵ Der Europäische Seeverkehrsraum ist die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

³⁶ Der Ausbau der Hafeninfrastruktur ist für die Energiewende und die Dekarbonisierung von entscheidender Bedeutung und wird in der Strategie für die Häfen der EU behandelt.

³⁷ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

³⁸ Wie in dem von der EMSA im Dezember 2025 veröffentlichten EMSAFE-Bericht betont.

³⁹ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

Schiffsausrüstungsrichtlinie⁴⁰ vorlegen. Diese Richtlinien sollten überarbeitet werden, um die **derzeitigen Vorschriften an die Herausforderungen der Dekarbonisierung und Digitalisierung anzupassen**. Angesichts der großen Bedeutung der Sicherheit von Fahrgastschiffen und einer sicheren regionalen Konnektivität wird die Kommission in Erwägung ziehen, die **EU-Vorschriften für die Sicherheit von Fahrgastschiffen auf alle Strecken innerhalb der EU auszuweiten**. In Bezug auf Offshore-Dienste wird die Kommission die Machbarkeit eines **EU-Rahmens für die gegenseitige Anerkennung von Offshore-Versorgungs- und Industrieschiffen** prüfen, auch für die Beförderung von Personal oder Besatzungen im Industriebereich sowie für die Verlegung und Wartung von Seekabeln. Die Kommission wird auch **prüfen, ob der Geltungsbereich der Schiffsausrüstungsrichtlinie oder bestehender Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung zwischen anerkannten Organisationen** auf zusätzliche Ausrüstung **ausgeweitet werden soll**. Ziel wäre es, die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, den Zugang zu internationalen Märkten zu verbessern und gleichzeitig ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Eine große Herausforderung für die Sicherheit im Seeverkehr und für die Umwelt ist die sogenannte „Schattenflotte“⁴¹, die größtenteils aus alternden Schiffen besteht, bei denen nicht klar ist, unter welcher Hoheitsgewalt und Kontrolle sie stehen und die häufig die Flaggenstaatregelungen und Transparenzpflichten nicht einhalten. Dies stellt u. a. ein erhöhtes Risiko für die Meeresumwelt dar, auch für besonders empfindliche Gebiete wie die Ostsee. Die Kommission wird in enger Zusammenarbeit mit dem EAD und mit Unterstützung der EMSA die **Überwachung und Kontrolle der Schattenflotte⁴² verstärken und die Durchsetzung der bestehenden Vorschriften verbessern**. Darüber hinaus wird sie die internationale Zusammenarbeit vertiefen, um verbleibende Schlupflöcher zu schließen und die globalen Sicherheits- und Umweltstandards im Seeverkehr, einschließlich der Durchsetzung restriktiver Maßnahmen, zu wahren.

3.4 Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten, um das Potenzial des europäischen Binnenmarkts für den Schiffsverkehr zu nutzen

Die Komplexität der Verwaltungsverfahren, die sich aus nationalen, europäischen und globalen Rechtsvorschriften ergibt, stellt für die EU-Schifffahrt eine große Herausforderung dar und führt zu Verzögerungen, höheren Kosten und einer geringeren Gesamteffizienz⁴³. Dies hat vor allem Auswirkungen auf den Kurzstreckenseeverkehr und insbesondere auf kleinere Akteure, die im modalen Wettbewerb mit dem Straßenverkehr stehen.

Die Verfahren dürften erheblich einfacher werden, wenn die harmonisierte Meldung über das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe)⁴⁴

⁴⁰ Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates.

⁴¹ Gemäß der Definition in der am 6. Dezember 2023 angenommenen IMO-Entschließung A.1192(33).

⁴² Im Dezember 2025 billigte der Rat eine Erklärung zur Stärkung des internationalen Seerechtsrahmens in Bezug auf Bedrohungen durch die Schattenflotte und die Absicht, Instrumente zur Bewältigung der Bedrohungen zu entwickeln.

⁴³ Laut der jüngsten Studie der Europäischen Kommission über den Kurzstreckenseeverkehr können die Verwaltungsformalitäten bis zu 5 % der gesamten Betriebskosten eines Schiffs ausmachen.

⁴⁴ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU.

vollständig umgesetzt ist. **Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, die wichtigsten Maßnahmen der EMSWe-Verordnung endgültig umzusetzen.**

Auf breiterer Ebene hat die Kommission eine **ehrgeizige Zollreform** vorgeschlagen, durch die eine effiziente öffentlich-private Zusammenarbeit bei der Umsetzung der Zollformalitäten in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich des maritimen Sektors, gefördert werden soll. Dem Vorschlag zufolge wird den Seeverkehrsunternehmen ab 2032 eine Zolldatenplattform⁴⁵ zur Verfügung stehen. Zur Erleichterung des Handels strebt die Kommission eine **rasche Anbindung der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr an die künftige Zolldatenplattform** an.

Die oben genannten Maßnahmen erleichtern zwar die Einhaltung der Vorschriften, doch ebenso wichtig ist es, die Menge der Daten zu verringern, die von den Schiffen gemeldet werden müssen, wenn sie EU-Häfen anlaufen. Nach den derzeitigen Regelungen kann von Schiffen die Übermittlung von bis zu 1 200 Datenelementen verlangt werden, von denen zwei Drittel auf nationale Rechtsvorschriften zurückgehen⁴⁶. Um das Potenzial des europäischen Binnenmarkts für die Schifffahrt voll auszuschöpfen, **fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, gemeinsam auf eine Vereinfachung und Straffung der nationalen und EU-Meldevorschriften hinzuwirken.**

Die Kommission wird den **maritimen Sektor konsultieren**, um Möglichkeiten für eine weitere Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und Datenanforderungen zu ermitteln.

3.5 Wahrnehmung der Interessen der EU auf internationaler Ebene

Als wichtige Wirtschaftsmacht ist das Engagement der EU im internationalen Seeverkehr von entscheidender Bedeutung, nicht nur für die Förderung ihres eigenen Wirtschaftswachstums, sondern auch für die Steuerung der globalen Meerespolitik in Richtung gleicher Wettbewerbsbedingungen, Nachhaltigkeit, Sicherheit und technologischer Innovation.

Die Kommission wird daher gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten ihre **Bemühungen innerhalb der IMO verstärken** und sich bemühen, den **Einfluss der EU durch breitere Allianzen mit internationalen Partnern zu maximieren.**

Im Hinblick auf die Resilienz der Lieferketten ist ein besonderes Augenmerk auf maritime Engpässe (d. h. wichtige Knotenpunkte für den globalen Handel und die militärische Mobilität) und neu entstehende Routen wie in der Arktis⁴⁷ zu legen. Die **Kommission fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Zusammenarbeit zu intensivieren und ausreichende Ressourcen bereitzustellen, um die strategische Präsenz der EU, einschließlich der Marine, in diesen kritischen Bereichen zu stärken**, damit der Zugang zu den internationalen Seeverkehrsrouten und die Sicherheit der Union gewährleistet bleiben. Darüber hinaus sollten die betroffenen Mitgliedstaaten erforderlichenfalls die Möglichkeit haben, andere Mitgliedstaaten oder den EAD um diplomatische Unterstützung zu ersuchen, wenn ein Schiff, das die Flagge des betreffenden Mitgliedstaats führt, festgehalten wird oder werden könnte.

⁴⁵ Die Zolldatenplattform würde verschiedene elektronische Dienste und Systeme zur Verwendung von Daten für Zollzwecke und zur elektronischen Umsetzung der Zollvorschriften umfassen.

⁴⁶ Eigene Analyse.

⁴⁷ Durch die bevorstehende Überprüfung der Arktispolitik der Union.

Die Kommission setzt sich weiterhin nachdrücklich dafür ein, dass **umfassende Verpflichtungen in Bezug auf internationale Seeverkehrsdienstleistungen in Freihandelsabkommen aufgenommen werden**. Durch diese Bemühungen sollten die Marktzugangsbedingungen und die diskriminierungsfreie Behandlung von EU-Betreibern in Drittländern verbessert werden, einschließlich des Zugangs zu Häfen und der Inanspruchnahme von Hilfsdienstleistungen⁴⁸. Insgesamt **könnte die EU ausgewogenere und auf Gegenseitigkeit beruhende Verpflichtungen in ihrer maritimen Handelspolitik anstreben**, insbesondere von Partnern, die Beschränkungen wie Frachtreservierungsregelungen und diskriminierende Hafengebühren auferlegen.

Die Mitgliedstaaten benötigen einen berechenbaren Rechtsrahmen, um die Einhaltung des EU-Rechts bei der Verwaltung ihrer **bilateralen maritimen Partnerschaften** zu gewährleisten⁴⁹. Die **Kommission wird Rechtsvorschriften vorschlagen**, mit denen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Mitgliedstaaten bestehende bilaterale Abkommen für mit dem EU-Recht vereinbar erklären und neue Abkommen aushandeln und abschließen können, die den Interessen der EU dienen.

EU-Schifffahrtsunternehmen sind auf einen zuverlässigen und preisgünstigen Zugang zu alternativen Kraftstoffen und Infrastrukturen entlang der globalen Routen und Drehkreuze angewiesen. Mit der Global-Gateway-Initiative „Green Shipping Corridors and Hubs“⁵⁰ wird die Einführung sauberer und alternativer Kraftstoffe durch Win-Win-Partnerschaften mit Drittländern gefördert. Um Investitionen zu sichern und die Interessen der EU in internationalen Lieferketten zu schützen, wird die Kommission die **Anforderungen an die Sicherheit und Gefahrenabwehr in die Entwicklung von Global-Gateway-Partnerschaften in den Bereichen Häfen und Wertschöpfungsketten mit Entwicklungsländern einbeziehen**. Sie wird diesen Ansatz durch eine Vertiefung der Partnerschaften mit entwickelten Drittländern, in denen wichtige globale Schifffahrtsknotenpunkte liegen, weiter stärken.

Im Rahmen des Pakts für den Mittelmeerraum⁵¹ wird die Kommission die Entwicklung effizienter und nachhaltiger Verkehrsverbindungen und die Verbesserung der Sicherheit der Union fördern.

3.6 Unterstützung der Binnenschifffahrt, Kreuzfahrt- und Bootindustrie

Um das ungenutzte Potenzial des Binnenschiffsverkehrs innerhalb des europäischen Verkehrssystems voll auszuschöpfen, wird die Europäische Kommission **Folgemaßnahmen zum Programm NAIADES III** vorschlagen. Der Schwerpunkt dieser Initiative liegt auf der Bewältigung kritischer Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt, einschließlich der Modernisierung von Binnenhäfen, der Verbesserung der Resilienz der Infrastruktur und der Einführung innovativer Technologien wie automatisierter Systeme und emissionsfreier oder emissionsarmer Schiffe.

⁴⁸ Zum Beispiel Frachtumschlag (einschließlich Containerterminals), Lagerdienstleistungen, Agenturtätigkeiten und Speditionsdienstleistungen.

⁴⁹ Auf der Grundlage des Singapur-Gutachtens des EuGH aus dem Jahr 2017, in dem bestätigt wurde, dass die EU die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss internationaler Abkommen über Seeverkehrsdienstleistungen besitzt, wenn solche Abkommen bestehende EU-Vorschriften beeinträchtigen oder ändern könnten.

⁵⁰ [Europäische Kommission – International Partnerships – Global Gateway](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Durch die künftige **EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus** wird das nachhaltige Wachstum des Tourismusökosystems, einschließlich der Kreuzfahrt- und Bootindustrie, weiter gefördert.

Leitinitiativen

- *Fortsetzung der Arbeiten innerhalb der IMO zur Entwicklung globaler Lösungen und zur Überarbeitung der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung der globalen Maßnahmen der IMO, um Doppelzahlungen zu vermeiden.*
- *Prüfung, wie der Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfrahmen für das EU-EHS und FuelEU Maritime vereinfacht und die Verwaltungsformalitäten für den Seeverkehr gestrafft werden können*
- *Verfolgung globaler Ziele, u. a. durch ein verstärktes Engagement bei der Arbeit der IMO, Förderung strategischer Partnerschaften mit Drittländern und Gewährleistung eines reibungslosen Funktionierens der globalen Seeverkehrsmärkte*

4. SICHERN UND SCHÜTZEN

Der **maritime Bereich ist zunehmenden Bedrohungen ausgesetzt**, sowohl an der Meeresoberfläche als auch auf dem Meeresboden. Die Bedrohungen machen deutlich, dass robuste **Kapazitäten im Bereich Marineschiffe, Eisbrecher, Unterwasserfahrzeuge und Schiffe mit doppeltem Verwendungszweck** erforderlich sind, um die Verteidigung der EU, die Sicherheit der Arktis, den Schutz kritischer Infrastrukturen und den Bedarf an militärischer Mobilität zu unterstützen. Durch die Bewältigung dieser Herausforderungen können Wachstumschancen für den maritimen Sektor der EU geschaffen werden, u. a. durch die verstärkte Nutzung und Förderung der Produktion von Schiffen, Plattformen und Technologien mit doppeltem Verwendungszweck.

4.1 Stärkung der industriellen und technologischen Basis des europäischen Marinesektors

Die geopolitische Landschaft verändert sich – dies erfordert die Entwicklung hochmoderner Marinesysteme, -schiffe und -plattformen, die in der Lage sind, in schwierigen, bereichsübergreifenden Bedrohungsszenarien, erforderlichenfalls auch unter extremen klimatischen und geografischen Bedingungen (z. B. in der Arktis), in integrierter Weise zu operieren.

Um die Ziele für die Verteidigungsbereitschaft bis 2030 zu erreichen, haben die EU und die Mitgliedstaaten ein zwingendes Interesse daran, die Produktionskapazitäten im Marinebereich auszubauen⁵². **Die Mitgliedstaaten können die verschiedenen Möglichkeiten im Rahmen des Plans „ReArm Europe“⁵³ nutzen, in dessen Rahmen bis 2030 Verteidigungsausgaben in Höhe von bis zu 800 Mrd. EUR mobilisiert werden sollen**, um die industriellen und technologischen Kapazitäten der Marine zu stärken. Dazu gehören die Unterstützung der Entwicklung standardisierter Schnittstellen

⁵² Die Kommission wird den Bedarf des EU-Marinesektors, seine Lieferkette, den Grad der Abhängigkeit der EU und die Notwendigkeit der strategischen Bevorratung bewerten. Im dritten Quartal 2026 soll im Rahmen des Arbeitsprogramms 2026-2027 von „Horizont Europa“ (wissenschaftliche und technische Dienste der Gemeinsamen Forschungsstelle) eine Studie zur Resilienz der maritimen Lieferkette in Auftrag gegeben werden.

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

und Protokolle, die Erleichterung der Interoperabilität zwischen den europäischen Marinen, die Integration von Systemen verschiedener Hersteller und die Förderung strategischer Fähigkeitsbereiche⁵⁴.

Mit dem Europäischen Verteidigungsfonds werden die Kapazitäten der Systemintegratoren und Ausrüstungslieferanten des EU-Marinesektors weiter gestärkt, indem Verbundforschungs- und Entwicklungsprojekte im Einklang mit den Prioritäten des Fähigkeitenentwicklungsplans unterstützt werden⁵⁵.

Darüber hinaus werden durch das **Programm für die europäische Verteidigungsindustrie** der Ausbau der industriellen Produktionskapazitäten unterstützt und die Kosten der Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Beschaffung ausgeglichen. Außerdem wird es den Übergang vom Prototyp zur Produktion im industriellen Maßstab unterstützen und damit die Lücke bei der Finanzierung der im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds geförderten FuE-Tätigkeiten schließen.

4.2 Sicherung der technologischen Führungsrolle im Bereich der maritimen Lageerfassung

Der Schutz kritischer Unterwasser-, Hafen- und Offshore-Infrastrukturen erfordert einen bereichsübergreifenden Ansatz, der Technologien wie Unterwasser- und Überwasserdrohnen, Sensoren, Frühwarnsysteme, Unterwasserkommunikationssysteme, Systeme zum Aussetzen und Wiedereinholen sowie Drohnenträger umfasst. Eine engere Zusammenarbeit zwischen Regierungen und der Industrie ist erforderlich, um komplexe Architekturen für die Lageerfassung zu schaffen, die fortschrittliche Technologien über ein zentrales Befehls- und Kontrollsystem enthalten. Dies schafft gleichzeitig Möglichkeiten, die Führungsrolle der EU im maritimen Sektor in einem neuen strategischen Segment zu verankern.

Der **EU-Aktionsplan für Kabelsicherheit**⁵⁶, in dem die Entwicklung eines integrierten Überwachungsmechanismus für Seekabel an den einzelnen Kabeldreh scheiben in den jeweiligen Meeresbecken vorgesehen ist, und der **Aktionsplan zur Drohnen- und Drohnenabwehrsicherheit**⁵⁷, der industrielle Maßnahmen in Bezug auf Drohnen, z. B. eine gemeinsame Beschaffungsinitiative, umfasst, werden dazu beitragen, dass Bedrohungen schnell erkannt und abgewehrt werden.

Um die maritime Lageerfassung auf EU-Ebene vom Weltraum bis zum Meeresboden zu stärken und Fähigkeitslücken zu schließen, ist es wichtig, die maritime industrielle Basis Europas zu nutzen und dabei auf dem Europäischen Pakt für die Meere und anderen

⁵⁴ Einschließlich Schiffen und Technologien mit doppeltem Verwendungszweck, Spezialschiffen für die Instandhaltung von Offshore- und Unterwasserinfrastrukturen (z. B. Kabelverleger, Wartungs- und Reparaturschiffe) und Seetransportkapazitäten (z. B. Fähren, Eisbrecher, Lazarett schiffe, Hilfsschiffe, Offshore-Versorgungsschiffe, Baggerschiffe, Schlepper).

⁵⁵ Seegefechte und Abriegelungen des Seeraums in allen drei Schlüsselbereichen, d. h. Modernisierung der derzeitigen Marine-Überwassersysteme, Überwasserkampfsysteme der nächsten Generation sowie bemannte und unbemannte maritime Langstreckenwaffensysteme. Einzelheiten siehe EDA, Prioritäten der EU für die Fähigkeitenentwicklung (2023).

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

bestehenden EU-Initiativen⁵⁸ in diesem Bereich aufzubauen, um folgende Ziele weiter zu unterstützen:

- Verstärkte Forschung und Entwicklung bezüglich Technologien und militärischen Systemen/Systemen mit doppeltem Verwendungszweck für Führung und Information, Informationsgewinnung, Überwachung und Aufklärung
- Gemeinsame Beschaffung von Seedrohnen und Kommunikationssystemen für Kriegsschiffe, Küstenwache und Hafenbehörden zur Gewährleistung der Koordinierung
- Investitionen in und Entwicklung von Cybersicherheitslösungen und integrierten Systemen zur Bündelung von Überwachungsfähigkeiten, um eine umfassende und koordinierte Vorgehensweise für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr und den Hafenschutz zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang legt die Kommission den Mitgliedstaaten nahe, die Möglichkeiten des Programms für die Europäische Verteidigungsindustrie (EDIP) zu nutzen, insbesondere die Möglichkeit, **europäische Verteidigungsvorhaben von gemeinsamem Interesse** einzurichten, einschließlich des Bereichs der **maritimen Lagerfassung**.

4.3 Unterstützung der militärischen Mobilität und der Notfallvorsorge

In der Gemeinsamen Mitteilung zur militärischen Mobilität⁵⁹ wird die Rolle eines Verkehrssystems mit doppeltem Verwendungszweck, einschließlich des Seetransports, für die Gewährleistung der militärischen Mobilität und der Notfallvorsorge hervorgehoben. Ferner wird darin betont, dass die EU ihre industriellen Kapazitäten ausbauen muss, um Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität bereitzustellen. In diesem Zusammenhang ist das Potenzial europäischer Fähren bezüglich des doppelten Verwendungszwecks von Bedeutung. Sie können eine Schlüsselrolle bei der raschen und effizienten Beförderung von Soldaten, Fahrzeugen und Ausrüstung über kurze und mittlere Seestrecken sowie bei Evakuierungen und Soforthilfe spielen. Dies wird Möglichkeiten zum Umbau der heimischen industriellen Kapazitäten in diesem strategischen Segment bieten und einen Schneeballeffekt für die maritime Fertigungsbasis schaffen.

Zu diesem Zweck wird die Kommission vorschlagen, einen **Mechanismus zur Unterstützung des Baus von Fähren mit doppeltem Verwendungszweck anzustreben**⁶⁰, um Finanzmittel für Investitionen im Zusammenhang mit zusätzlichen militärischen Spezifikationen für in Europa gebaute Fähren mit doppeltem Verwendungszweck zu mobilisieren, die auf strategisch wichtigen Strecken eingesetzt werden können. Im Rahmen dieses Programms wird die Kommission mit der Europäischen Verteidigungsagentur und möglicherweise der EMSA sowie dem Militärstab der EU zusammenarbeiten, um Standards für Güter mit doppeltem Verwendungszweck im

⁵⁸ Zum Beispiel die EU-Strategie für maritime Sicherheit (Dok. 14280/23), der gemeinsame Informationsraum für den maritimen Bereich, der EU-Aktionsplan für Kabelfreiheit, der Aktionsplan für die Sicherheit von Drohnen und Drohnenabwehr, die von der EMSA betriebenen Drehkreuze und das EU-Weltraumprogramm (Verordnung (EU) 2021/696), mit dem Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM und Weltraumsicherheitsdienste eingerichtet werden, die die Navigation, Überwachung, Kommunikation und Lageerfassung auf See unterstützen.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final

⁶⁰ Im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften über staatliche Beihilfen, sofern zutreffend.

Seeverkehr zu entwickeln, die die vorgeschlagene Verordnung über die militärische Mobilität⁶¹ ergänzen und für Kohärenz mit den NATO-Standards sorgen.

Darüber hinaus wird die Kommission auf **solide und verbindliche IMO-Cybersicherheitsvorschriften hinwirken, um die allgemeinen maritimen Cybersicherheitsrisiken für zivile Schiffe** im Einklang mit den jeweiligen EU-Maßnahmen wie der NIS-2-Richtlinie⁶², der Cyberresilienz-Verordnung⁶³ und dem jüngsten Vorschlag für einen überarbeiteten Rechtsakt zur Cybersicherheit⁶⁴ zu verringern, womit die Resilienz und die Fähigkeiten der EU im Bereich der Cybersicherheit angesichts dieser zunehmenden Bedrohungen weiter gestärkt werden sollen.

Leitinitiativen

- *Unterstützung des Ausbaus der Produktionskapazitäten im Schiffbau, unter anderem durch das neue Programm für die europäische Verteidigungsindustrie und den Plan „ReArm Europe“*
- *Vorschlag, ein Programm zur Unterstützung des Baus von Fähren mit doppeltem Verwendungszweck anzustreben*

5. ZUGANG ZU INNOVATION

Innovationen und Investitionen in fortschrittliche Technologien wie saubere Technologien, Kreislaufwirtschaft, Digitalisierung, Automatisierung, KI und intelligentes Design von Schiffen sind von entscheidender Bedeutung, um die Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Resilienz sowohl in der maritimen Fertigung als auch in der Schifffahrt in der EU zu stärken. Daher ist es entscheidend, Hindernisse wie die Rechtsunsicherheit, die Fragmentierung der öffentlichen und privaten FuI-Investitionen und die begrenzten Testkapazitäten zu beseitigen.

5.1 Verbesserung des politischen Rahmens zur Förderung der Führungsrolle der EU bei innovativen Technologien

Die Zukunft des eEU-Ökosystems des Schiffsverkehrs wird von der Fähigkeit abhängen, neue technologische Lösungen in sauberen Technologien sowie digitalen und automatisierten Systemen zu ermitteln und auszubauen und gezielte politische Unterstützung zur Stärkung der industriellen Basis der EU zu leisten.

Technologien wie Brennstoffzellen, Elektro- und Windantriebe, die Eindämmung flüchtiger Emissionen, CO₂-Transport, CO₂-Abscheidung und -Speicherung, landseitige Stromversorgung und erneuerbare Offshore-Energie⁶⁵ sind nur einige der Technologien, die Marktchancen und ein erhebliches Potenzial zur Reduzierung der Emissionen bieten. Die meisten dieser Technologien sind auch in der Netto-Null-Industrie-Verordnung anerkannt, mit der die Fertigungskapazitäten der EU für Netto-Null-Technologien bis 2030

⁶¹ SWD(2025) 847 final

⁶² Richtlinie (EU) 2022/2555.

⁶³ Verordnung (EU) 2024/2847; in der Verordnung ist festgelegt, dass Produkte mit digitalen Elementen die Cybersicherheitsanforderungen erfüllen müssen. Schiffsausrüstung ist zwar von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen, kann jedoch im maritimen Sektor für Produkte gelten, die nicht als Schiffsausrüstung eingestuft sind, z. B. Software.

⁶⁴ COM(2026) 11.

⁶⁵ Z. B. in Form von Offshore-Windkraftanlagen in Festfundament- und schwimmender Bauweise, Gezeitenströmungsenergie und Offshore-Umspannwerken und -Konverterstationen für Wellenenergie.

gesteigert werden sollen. Darüber hinaus werden in jüngsten Studien der EMSA die Vorteile der Luftschmierung hervorgehoben, und bei den Arbeiten der IMO zu Leitlinien für Batterien, fortgeschrittene Wärmerückgewinnung, Brennstoffzellen und CO₂-Abscheidungs- und -Speichersysteme wurden Fortschritte erzielt.

Der **windunterstützte Antrieb** ist ein Beispiel für eine Technologie, die auf einer starken europäischen Fertigungskompetenz aufbaut⁶⁶. Um die Verbreitung dieser Technologie weiter zu fördern, wird die Kommission daran arbeiten, die Methode für die Anrechnung von Windantriebsenergie zu verfeinern und Regelungslücken auf EU- und IMO-Ebene zu schließen.

Darüber hinaus ist für den Bereich der **Nuklearantriebe**, einschließlich kleiner modularer Reaktoren und fortgeschrittener modularer Reaktoren, angesichts des wieder auflebenden weltweiten Interesses und erster industrieller Entwicklungen eine koordinierte strategische Aufsicht erforderlich. Die Kommission wird weiter auf einen soliden politischen Rahmen hinarbeiten, der den Einsatz von Nuklearantrieben in der kommerziellen Schifffahrt ermöglicht⁶⁷ und dazu beiträgt, eine weltweite Führungsrolle in Technologie und Industrie zu erreichen.

Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA die Arbeiten zur Bewertung technologischer Entwicklungen, einschließlich des Technologie-Reifegrads und der Sicherheit, koordinieren. Um Investitionsrisiken zu verringern und die Anwendung von Lösungen in größerem Maßstab zu fördern, werden vielversprechende technologische Entwicklungen eingehender geprüft und in EU-Recht wie der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der EU-Taxonomie⁶⁸ sowie gegebenenfalls auf IMO-Ebene ihren Niederschlag finden.

Die Kommission wird den EU-Binnenmarktrahmen in der erforderlichen Weise anpassen, um Innovationen und die Einführung sauberer Technologien in bestimmten Segmenten der maritimen Fertigung zu unterstützen. Zu diesem Zweck wird sie eine **gezielte Änderung der Verordnung über Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten**⁶⁹ vorschlagen, um Wasserstoff als Bezugskraftstoff für Motoren von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in Binnenschiffen zuzulassen. Darüber hinaus liegt bei der **laufenden Bewertung der Sportboote-Richtlinie**⁷⁰ der **Schwerpunkt auf der Bewertung der Vorschriften für neuartige Wasserfahrzeuge und neuartige Antriebssysteme in diesem Segment**.

Um den sicheren Einsatz autonomer Schiffe voranzubringen, wird die Kommission sowohl auf IMO-Ebene als auch auf EU-Ebene einen **Regulierungsrahmen und technischen Rahmen für Lösungen im Bereich der unbemannten Schifffahrt** anstreben. Seit 2016 finden Tätigkeiten der EU bezüglich autonomer Überwasserschiffe (MASS) Eingang in den MASS-Code der IMO, der 2026 angenommen und 2032 verbindlich werden soll. Vor

⁶⁶ In den letzten fünf Jahren flossen in diesen Bereich mehr als 36 Mio. EUR an Mitteln aus „Horizont Europa“.

⁶⁷ Unter anderem durch ein spezielles Thema im Arbeitsprogramm für Cluster 5 von „Horizont Europa“, Ausschreibung 2027.

⁶⁸ Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852.

⁶⁹ Verordnung über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Verordnung (EU) 2016/1628).

⁷⁰ Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG Text von Bedeutung für den EWR.

dem Einsatz autonomer Schiffe im großen Maßstab wird die Kommission mit Unterstützung der EMSA **europäische Leitlinien und bewährte Verfahren für spezifische Tests und Prüfungen auf See sowie für die Risikobewertung herausgeben**⁷¹, um die Umsetzung in den Mitgliedstaaten zu unterstützen und die technologische Führungsrolle der EU zu fördern.

5.2 Förderung von Synergien, Koordinierung und Beseitigung von Hindernissen für die Nutzung von Innovationen im industriellen Maßstab

Um die **technologischer Führungsrolle der EU auszubauen**, wird sich die Kommission darum bemühen, die öffentlich-private Zusammenarbeit innerhalb des Rahmenprogramms „Horizont Europa“ 2028-2034 in vorrangigen Bereichen und auf der Grundlage eines Portfolio-Ansatzes zu stärken. Im Schiffsverkehr wird dies auf den Errungenschaften der derzeitigen ko-programmierten **Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr** aufbauen, um die **EU-Maßnahmen** in diesem Bereich **zu stärken und auszuweiten** und Synergien und Skaleneffekte zwischen Dekarbonisierung, Digitalisierung, Automatisierung und Kreislaufwirtschaft im breiteren Ökosystem des Schiffsverkehrs zu fördern.

Die Kommission fordert die **Mitgliedstaaten auf, die rasche Einführung von Innovationen weiter zu unterstützen, z. B. mithilfe von Testumgebungen und regelungstechnischen Experimenten**, um zur technologischen Führungsrolle Europas im maritimen Bereich, zur industriellen Souveränität und zu den Zielen des grünen und des digitalen Wandels beizutragen. Durch die bevorstehende **Europäische Strategie für Meeresforschung und -innovation** werden die Testverfahren für Meerestechnologien wie Unterwasserrobotik für verschiedene Anwendungen verbessert, um die EU-Hersteller dabei zu unterstützen, diese schneller und kostengünstiger einzuführen.

Bei der Umsetzung der **Europäischen Strategie für Forschungs- und Technologieinfrastrukturen**⁷² wird die Kommission Forschungs- und Technologieinfrastrukturen, auch für den Schiffsverkehr, erfassen und bewerten. Sie wird auch den Zugang zu solchen Infrastrukturen für Start-ups, Scale-ups, KMU und Midcap-Unternehmen im maritimen Bereich in der EU fördern.

Um den **Abfluss von EU-finanzierten Technologien** zu verhindern, wird sich die Kommission mit der Forschungs- und Innovationssicherheit befassen, um eine systematische und rigorose Durchsetzung der bestehenden Instrumente⁷³ zu gewährleisten und verbleibende Lücken zu ermitteln.

Die Kommission wird **die Europäische Meeresbeobachtungsinitiative OceanEye ins Leben rufen**, die einer der Eckpfeiler des Europäischen Pakts für die Meere sein wird. Durch die Verbesserung der Meeresbeobachtung und die Entwicklung damit zusammenhängender Technologien werden neue Möglichkeiten für die europäischen Hersteller von Schiffsausrüstung geschaffen.

⁷¹ Zum Beispiel das von der EMSA entwickelte Instrument zur Risikobewertung (Risk Based Assessment Tool, RBAT).

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ Die Kommission kann beispielsweise in hinreichend begründeten Fällen bestimmte Einrichtungen aus Drittländern oder auch EU-Einrichtungen, die von bestimmten Drittländern kontrolliert werden, von der Teilnahme an Projekten zur Entwicklung von Forschungs- und Innovationskapazitäten und digitalen Kapazitäten ausschließen, um die strategischen Vermögenswerte, Interessen, die Autonomie und die Sicherheit der Union zu schützen. Außerdem kann sie die Auswirkungen der Weitergabe von Ergebnissen von „Horizont Europa“ (einschließlich geistigen Eigentums) aus EU-finanzierter Forschung an nichtassoziierte Drittländer prüfen und ggf. Einspruch erheben.

Leitinitiativen

- *Aktualisierung des Rechtsrahmens zur Förderung der Führungsrolle der EU bei innovativen Technologien wie Windantrieb, Nuklearantrieb und autonomen Schiffen.*
- *Stärkung und Ausweitung des Umfangs der FuI-Unterstützung für den Schiffsverkehr auf der Grundlage der Errungenschaften der derzeitigen ko-programmierten Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr*
- *Einleitung der Meeresbeobachtungsinitiative (OceanEye)*

6. ZUGANG ZU FINANZMITTELN UND INVESTITIONEN

Jüngsten Studien zufolge beträgt der jährliche Finanzierungsbedarf für die Dekarbonisierung der EU-Schiffsflotte schätzungsweise 2,4 bis 8,5 Mrd. EUR. Es wurde ein erheblicher Investitionsbedarf für Binnenschiffe und spezialisierte Segmente wie Installationsschiffe für Offshore-Windkraftwerke, Verlegeschiffe und neu entstehende Meerestechnologien festgestellt⁷⁴. Darüber hinaus werden für den digitalen Wandel der EU-Werften geschätzte Investitionen in Höhe von mindestens 3 Mrd. bis 7,5 Mrd. EUR erforderlich sein. Um diesen Investitionsbedarf zu decken, müssen die derzeitigen und künftigen EU-Mittel koordiniert eingesetzt werden, und es sind nationale Maßnahmen und Aktionen erforderlich, um während des gesamten Investitionsprozesses privates Kapital anzuziehen. Spezielle Instrumente für Beratung, Vermittlung und Projektpipeline wie das EU-Schiffsfinanzierungsportal, BlueInvest, das Enterprise Europe Network (EEN), die Beratung durch die Europäische Investitionsbank über die InvestEU-Beratungsplattform und der Innovationsfonds – Unterstützung bei der Projektentwicklung werden den Zugang zu Ressourcen erleichtern und günstige Bedingungen für die Finanzierung von Projekten schaffen.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten, Finanzinstitute und nationalen Förderbanken auf, Projekte im Schiffsverkehr verstärkt zu unterstützen, unter anderem durch Garantien sowohl für den Bau als auch für die Finanzierung des Erwerbs von Schiffen, gegebenenfalls im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften über staatliche Beihilfen.

6.1 Finanzierung von Investitionen durch EU-Instrumente

In den Jahren 2026 und 2027 wird die Kommission ein breites Spektrum verfügbarer Ressourcen und bestehender Instrumente zur Unterstützung der Seefahrt in der EU, einschließlich der maritimen Fertigung und Schifffahrt, während des gesamten Investitionszyklus mobilisieren.

Gezielte Finanzhilfen, wirksame Risikoteilungsmechanismen und innovative Finanzierungsprogramme sind unerlässlich, um private Investitionen in diesem Sektor zu mobilisieren. In diesem Zusammenhang wird die Kommission **die Erneuerung und Dekarbonisierung der Schifffahrtsflotte** mit besonderem Schwerpunkt auf Fähren und Küstenschiffen **im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“** durch eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Jahr 2026 **unterstützen**. Diese Maßnahme ist darauf ausgelegt, den Übergang der EU-Schifffahrt voranzutreiben und gleichzeitig die Entwicklung des europäischen Seeverkehrsraums sowie der heimischen Produktionskapazitäten und von Technologien aus Europa zu fördern. Seit 2014 wurden im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ bereits verschiedene Arten von Schiffen

⁷⁴ [Europäische Investitionsbank, European Blue Champions – Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

und Interventionen in Höhe von 220 Mio. EUR unterstützt. Darüber hinaus **änderte** die Kommission im Februar 2026 das **Arbeitsprogramm des Digitalteils der Fazilität „Connecting Europe“**, **um 347 Mio. EUR für strategische Unterseekabelprojekte bereitzustellen**, und veröffentlichte eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Umfang von 20 Mio. EUR für den Ausbau der Reparaturkapazitäten Europas.

Die Kommission geht davon aus, dass im Rahmen des Programms **„InvestEU“ bis 2027 Investitionen in Höhe von rund 1-1,5 Mrd. EUR⁷⁵ in der Schifffahrt mobilisiert werden**, von denen ein Drittel im Zeitraum 2026-2027 getätigt werden wird, auch für die Erneuerung und Nachrüstung der Flotte in allen Entwicklungsphasen⁷⁶. Eine vielversprechende Initiative ist der kürzlich eingerichtete eigenkapitalbasierte Atlante Marine Fund⁷⁷. Darüber hinaus werden durch das im Rahmen von **InvestEU und des EMFAF⁷⁸ unterstützte** und von der EIB-Gruppe umgesetzte **Produkt „Blaue Wirtschaft“⁷⁹** Investitionen aus Risikokapital und privatem Beteiligungskapital für Start-ups und KMU bereitgestellt, unter anderem in den Bereichen Schiffbau und Nachrüstung, Schifffahrt und blaue Technologie. **Es wird das Ziel verfolgt, Investitionen in Höhe von rund 800 Mio. EUR zu mobilisieren.**

Für die Demonstration und zur Einführung **hat die Kommission über den Innovationsfonds bis 2030 20 Mio. EU-EHS-Zertifikate (1,5 Mrd. EUR⁸⁰) bereitgestellt**, um Emissionsreduktionen zu unterstützen und Innovationen im gesamten maritimen Sektor, von den Häfen bis zum Schiffbau, voranzubringen. Seit 2020 wurden aus dem Fonds 13 maritime Projekte mit rund 600 Mio. EUR unterstützt⁸¹. Aufbauend auf diesen Ergebnissen und im Rahmen der Verpflichtung, 20 Mio. EU-EHS-Zertifikate für den Sektor bereitzustellen, wird die Kommission 2027 eine **spezielle Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für den Seeverkehr** veröffentlichen. Die Mittelausstattung und der Umfang dieser Aufforderung werden von der Kommission entsprechend festgelegt, und zwar auf der Grundlage der verbleibenden Mittel des Innovationsfonds und der EHS-Bepreisung. Darüber hinaus wird die Kommission bei künftigen allgemeinen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen die Umsetzung des Innovationsfonds und seine spezifischen Präferenzbestimmungen für maritime Projekte bewerten, um die Dekarbonisierung der Schifffahrt weiter zu verbessern. Die Mitgliedstaaten werden dazu ermutigt, die Mittel des Innovationsfonds durch dessen Mechanismen „Auktionen als Dienstleistung“ und „Finanzhilfen als Dienstleistung“ zu mobilisieren, sodass zusätzliche nationale Mittel zur Unterstützung maritimer Projekte bereitgestellt werden können.

⁷⁵ Zu den Investitionsbereichen, die bereits durch InvestEU unterstützt werden, gehören emissionsarme und emissionsfreie Fähren, Offshore-Windparks, unbemannte Überwasserfahrzeuge für den Offshore-Windenergiesektor, windunterstützter Antrieb und Unterwassertechnologien.

⁷⁶ Unter anderem durch die Ausweitung sektorübergreifender InvestEU-Produkte, die zur Unterstützung von KMU und kleinen Midcap-Unternehmen in der Schifffahrt und im Schiffbau eingesetzt werden können, einschließlich der vom Europäischen Innovationsfonds verwalteten Nachhaltigkeitsgarantie und der Garantie für Digitalisierung und Innovation.

⁷⁷ Unterstützt durch den Europäischen Investitionsfonds über das Programm „InvestEU“ und mit Schwerpunkt auf der Unterstützung der Energiewende von Flotten, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen.

⁷⁸ Europäischer Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds.

⁷⁹ Vom Europäischen Investitionsfonds umgesetzt.

⁸⁰ Zu einem Preis von 75 EUR pro EU-Zertifikat.

⁸¹ Darüber hinaus kommen dem Sektor auch die noch größeren Haushaltsmittel zugute, die für verkehrsrelevante E-Fuel-Projekte vorgesehen sind.

Im Rahmen von „Horizont Europa“ hat die Kommission im Zeitraum 2021-2024 bereits 345 Mio. EUR bereitgestellt. **Darüber hinaus werden bis 2027⁸² 184,5 Mio. EUR für die Finanzierung von Forschungs- und Innovationsmaßnahmen (FuI-Maßnahmen) für den Schiffsverkehr** bereitgestellt, davon 159,5 Mio. EUR für die Finanzierung des emissionsfreien Schiffsverkehrs und 8 Mio. EUR für ein Thema zu Festoxid-Brennstoffzellen⁸³. Für **Marine-FuE⁸⁴** werden 130 Mio. EUR im Rahmen der derzeit (2026) laufenden Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds zu Themen wie verbesserten halbautonomen Überwasserschiffen und Schutz der Meeresbodeninfrastrukturen zur Verfügung gestellt.

Im **nächsten mehrjährigen Finanzrahmen** kann der vorgeschlagene **Europäische Fonds für Wettbewerbsfähigkeit** den Sektor dabei unterstützen, Innovationen aus der EU auf den Markt zu bringen. Im Rahmen dieses Fonds könnte die Kommission Investitionen in saubere, digitalisierte Schiffe sowie Innovationen und die Modernisierung des Schiffbaus, der Offshore-Energie und der blauen Technologie unterstützen. Ebenso könnten die Verbundforschung und Innovation im Verteidigungsbereich und der industrielle Ausbau sowie die Doppelnutzung zivil-militärischer Ressourcen aus dem Fonds unterstützt werden⁸⁵. Es wird vorgeschlagen, die finanzielle Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit eng mit der Finanzierung im Rahmen des künftigen **Programms „Horizont Europa“** abzustimmen⁸⁶ [06].

Die EIB-Gruppe, die durchschnittlich⁸⁷ 600 Mio. EUR pro Jahr für Projekte im breiteren Schiffsverkehr, einschließlich der Schifffahrt, gewährt, ist nach wie vor entschlossen, den Finanzierungsbedarf des Sektors zu unterstützen und Unternehmen jeder Größe den Zugang zu Finanzmitteln zu ermöglichen⁸⁸. Die Gruppe ist bereit, den Weg von Innovationen und Pilotprojekten hin zur großmaßstäblichen Einführung in verlässlicher Weise zu ebnen, unter anderem durch ihr im Rahmen von InvestEU unterstütztes Programm TechEU⁸⁹.

6.2 Mobilisierung von Unterstützungsmaßnahmen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene

Durch Fonds in geteilter Mittelverwaltung, die von den Mitgliedstaaten oder Regionen eingesetzt werden, können Investitionen im Rahmen des neuen MFR-Vorschlags durch

⁸² Im Rahmen des Arbeitsprogramms 2025 und 2026-2027 von „Horizont Europa“.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: SOFC-Mehrstoffantrieb für den Seeverkehr.

⁸⁴ Seit 2019 wurden auf EU-Ebene insgesamt 1,1 Mrd. EUR für den Ausbau der Marinekapazitäten bereitgestellt. Die zwischen 2019 und 2024 eingeleiteten, laufenden oder abgeschlossenen Projekte im Rahmen des Europäischen Programms zur industriellen Entwicklung im Verteidigungsbereich, der vorbereitenden Maßnahme im Bereich Verteidigungsforschung und des Europäischen Verteidigungsfonds umfassen 35 Kooperationsprojekte, für die Mittel in Höhe von 834,9 Mio. EUR bereitgestellt wurden. Aus diesen Projekten sind sechs Prototypen hervorgegangen; zehn weitere werden bis 2030 erwartet. Insgesamt 142 Mio. EUR wurden im Rahmen von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds bereitgestellt; die Projekte befinden sich derzeit in der Auswahl (2025).

⁸⁵ Zum Beispiel die Schaffung von Anreizen für die Beschaffung von Verkehrsausrüstung mit doppeltem Verwendungszweck, die Unterstützung der Stärkung, Modernisierung, Ausweitung und Umwidmung industrieller Kapazitäten für die Herstellung und Instandhaltung von Gütern, die zur militärischen Mobilität in der Union beitragen und diese verbessern, sowie Ausbildung, Umschulung und berufliche Weiterbildung von Personal.

⁸⁶ Die Verbundforschungs- und innovationstätigkeiten für den Teil „Wettbewerbsfähigkeit“ der Säule II von „Horizont Europa“ werden in einen speziellen Teil der Arbeitsprogramme im Rahmen des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit integriert.

⁸⁷ Im Zeitraum 2015-2024.

⁸⁸ Auch in Bereichen wie Schifffahrt, Innovation, fortgeschrittene Herstellung und Verteidigung.

⁸⁹ [TechEU – zentrale Anlaufstelle für europäische Innovatoren](#).

Pläne für nationale und regionale Partnerschaft im Einklang mit den Zielen dieser Strategie unterstützt werden⁹⁰.

Erhebliche und zweckgebundene Mittel zur Finanzierung der Dekarbonisierung können durch die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) mobilisiert werden, die EU-Mitgliedstaaten nach der Ausdehnung des Systems auf den Seeverkehr durch Versteigerungen generieren. Da die Mitgliedstaaten rechtlich verpflichtet sind, Einnahmen aus dem EU-EHS für Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen zu verwenden, hält die Kommission **die Mitgliedstaaten nachdrücklich dazu an, einen Teil der EHS-Einnahmen** für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs im gesamten europäischen maritimen Cluster einzusetzen⁹¹. Um die Wirkung zu maximieren und Synergieeffekte auf EU-Ebene, unter anderem zwischen Reedern, Werften, Technologie- und Kraftstoffanbietern und Hafenaakteuren, zu erzielen, wird die Kommission die Bemühungen der Mitgliedstaaten koordinieren und den Austausch bewährter Verfahren fördern, gegebenenfalls auch durch Leitlinien.

Um die Dekarbonisierung des Seeverkehrs weiter zu fördern und die industrielle Resilienz und Führungsrolle der EU zu stärken, wird die Kommission im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung des EHS **einen speziellen EU-Mechanismus in Erwägung ziehen, um Schifffahrtsunternehmen direkt mit EHS-Zertifikaten** für die Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und sauberer Antriebstechnologien in Verbindung mit gezielten EU-Präferenzkriterien **zu unterstützen**.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, den neuen **Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung des Deals für eine saubere Industrie** zu nutzen, um Investitionen in die Dekarbonisierung der Industrie und die Energieeffizienz, unter anderem in maritime Fertigungsanlagen, sowie in den Ausbau der Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien von maritimer Bedeutung zu unterstützen⁹².

Die künftigen **Leitlinien für staatliche Beihilfen im Landverkehr und im multimodalen Verkehr** und die neue **Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr** werden Investitionsbeihilfemaßnahmen zur Unterstützung der Flottenerneuerung in der Binnenschifffahrt⁹³ und des Einbaus von Kranen an Bord von Binnenschiffen ermöglichen. Darüber hinaus sind Betriebsbeihilfemaßnahmen vorgesehen, um die externen Kosten bei der Umstellung auf multimodale Optionen, einschließlich des Kurzstreckenseeverkehrs oder der Binnenschifffahrt, im Vergleich zum reinen Straßenverkehr zu senken.

6.3 Regulierungsfragen im Bereich der Schiffsfinanzierung

Der Anteil europäischer Banken an den weltweiten Schifffahrtsportfolios ist in den letzten Jahren stetig zurückgegangen, von 72 % im Jahr 2013 auf 49,7 % im Jahr 2023⁹⁴. Die

⁹⁰ Im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften über staatliche Beihilfen, sofern zutreffend.

⁹¹ Zum Beispiel für die Herstellung und Einführung nachhaltiger Kraftstoffe, die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, die Erneuerung der Flotte, Investitionen in innovative saubere Meerestechnologien sowie nachhaltige Infrastruktur und Landstromversorgung in Häfen.

⁹² Dazu gehören z. B. Brennstoffzellen, Elektroantriebstechnologien für den Schiffsverkehr, Windantriebstechnologien, Technologien für den CO₂-Transport, Technologien zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung, Ausrüstung für die landseitige Stromversorgung, Technologien für erneuerbare Offshore-Energien wie Offshore-Windkraftanlagen in Festfundament- und schwimmender Bauweise, Gezeitenströmungsenergietechnologien, Wellenenergietechnologien und Offshore-Umspannwerke und -Konverterstationen.

⁹³ Insbesondere für KMU und kleine Midcap-Unternehmen und in Form von Garantien.

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

Trends sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, wobei in einigen ein starker Rückgang und in anderen ein stabiles oder sogar zunehmendes Engagement der Banken in der Schifffahrt zu verzeichnen ist. Im Allgemeinen suchen Schifffahrtsgesellschaften in der EU jedoch zunehmend Finanzierungsmöglichkeiten bei Banken und Leasinginstituten in Drittländern, die attraktive Finanzierungsprodukte anbieten. Diese Situation könnte für die EU zu einer strategischen Belastung werden und ihre wirtschaftliche Sicherheit und ihre industriellen Interessen untergraben, da ausländische Institute gegebenenfalls das Eigentum an den geleasteten Schiffen behalten und einen bestimmten heimischen Fertigungsanteil auferlegen können. Ein kohärentes und berechenbares Regelungsumfeld dürfte dazu beitragen, die Schiffsfinanzierung in der EU zu fördern und Investoren dazu zu bewegen, Kapital in umweltfreundliche maritime Projekte in Europa zu investieren.

Die Kommission wird die Kriterien der **EU-Taxonomie für ein nachhaltiges Finanzwesen⁹⁵ in Bezug auf den Schiffssektor überarbeiten**, um den besonderen Bedürfnissen des Sektors, den technologischen Gegebenheiten und den Wegen hin zur Klimawende besser Rechnung zu tragen. Neue Kriterien, die voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 veröffentlicht werden, könnten in den einschlägigen Beihilfeinstrumenten für Investitionen in die Erneuerung und Nachrüstung der Flotte berücksichtigt werden⁹⁶.

Auf der Ebene der Kapitalmärkte wird die **Strategie für die Spar- und Investitionsunion dazu beitragen, mehr Investitionen in die Wirtschaft zu lenken**, indem Hindernisse beseitigt, Verbriefungen erleichtert und Anreize für institutionelle Investitionen und die grenzüberschreitende Mobilisierung von Kapital geschaffen werden.

Leitinitiativen

- *Unterstützung der Erneuerung und Dekarbonisierung der Schifffahrtsflotte im Rahmen der derzeitigen Fazilität „Connecting Europe“ bei gleichzeitiger Förderung der heimischen industriellen Kapazitäten*
- *Erwägung eines EU-Mechanismus zur Förderung der Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und sauberer Antriebstechnologien im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung des EHS*
- *Forderung an die Mitgliedstaaten, einen Teil der EHS-Einnahmen für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs in Europa zu verwenden*
- *Überarbeitung der Kriterien der EU-Taxonomie, um den Zugang zu nachhaltigen Finanzmitteln zu verbessern und Anreize für nachhaltige Investitionen zu schaffen*

7. ZUGANG ZU KOMPETENZEN UND HOCHWERTIGEN ARBEITSPLÄTZEN

Es ist unerlässlich, die Attraktivität einer beruflichen Laufbahn im europäischen Schifffahrtssektor zu steigern. Eine qualifizierte und motivierte Belegschaft bildet das Fundament für Effizienz und Produktivität, ermöglicht die Anpassung an den

⁹⁵Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852.

⁹⁶ Die allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, die 2026 überarbeitet wird, enthält spezifische Abschnitte über Beihilfen zur Förderung des Erwerbs sauberer und emissionsfreier Schiffe oder der Nachrüstung bestehender Schiffe. Ebenso sind die einschlägigen Abschnitte in den im Januar 2022 angenommenen Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen enthalten.

technologischen Wandel, stellt den Erhalt und den Transfer von Wissen sicher, unterstützt Nachhaltigkeitsziele und trägt gleichzeitig zu einem wettbewerbsfähigen, widerstandsfähigen und innovativen maritimen Ökosystem der EU bei.

7.1 Weiterqualifizierung und Umschulung von im europäischen Schiffbau beschäftigten Arbeitskräften und von Seeleuten

Die technologische Entwicklung, die Einführung alternativer Kraftstoffe und die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung führen zu einer steigenden Nachfrage nach hoch qualifizierten Seeleuten, Fachkräften an Land und Arbeitskräften im Schiffbau und in der maritimen Fertigung. Es sind strategische Investitionen in die allgemeine und berufliche Bildung erforderlich, um einen Arbeitskräftemangel zu verhindern, geistiges Eigentum zu schützen, die Abhängigkeit von Arbeitskräften aus Drittstaaten zu verringern und Know-how innerhalb der Union zu sichern.

Im Mobility Transition Pathway⁹⁷ (Übergangspfad für die Mobilität) wird auf den erheblichen Weiterbildungs- und Umschulungsbedarf hingewiesen, wobei bis 2030 voraussichtlich bis zu 40 % der Beschäftigten im Schiffbau in den Ruhestand gehen werden. Im Kompetenzpakt⁹⁸ für den Schiffbau verpflichteten sich die Partner aus der Industrie, bis 2030 jährlich 7 % der Beschäftigten weiterzubilden und umzuschulen und 234 000 neue Arbeitskräfte anzuwerben. Im Schifffahrtssektor werden bis zu 250 000 Seeleute eine Umschulung und Weiterqualifizierung benötigen, um den sich abzeichnenden technologischen und kraftstoffbezogenen Bedarf zu decken.

Im Einklang mit den Erfordernissen der Industrie wird die Kommission Bildungseinrichtungen und Sozialpartner dabei unterstützen, **aktuelle und künftige Qualifikationslücken zu ermitteln und Programme zur Umschulung und beruflichen Weiterbildung zu entwickeln**⁹⁹.

7.2 Mobilität, Attraktivität und hochwertige Arbeitsplätze

Die Anwerbung und die Bindung von qualifiziertem Personal stellen nach wie vor eine Herausforderung dar. Die Kommission ist bereit, die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, Berufswege im maritimen Sektor attraktiv zu machen und die Mobilität zwischen Tätigkeiten auf See und an Land zu fördern und dabei lebenslange Laufbahnen im gesamten Schifffahrtssektor und Arbeitsplätze, auch in Küsten- und Inselgemeinschaften, zu schaffen. Um die Mobilität innerhalb des Sektors zu verbessern, **wird die Kommission die Sozialpartner und Bildungseinrichtungen für Seeleute bei der Erfassung maritimer Berufe unterstützen**. Dies wird auch dazu beitragen, Fachwissen zu erhalten und die industrielle Basis Europas zu stärken.

⁹⁷ Transition pathway for the EU mobility industrial ecosystem (2024), <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ Im Rahmen des Kompetenzpakts wurden auch in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Verteidigung und erneuerbare Offshore-Energie weitere groß angelegte Kompetenzpartnerschaften eingerichtet, die für die maritime Fertigung relevant sind.

⁹⁹ Unter anderem im Rahmen der bevorstehenden Strategie für den Generationenwechsel in der blauen Wirtschaft, die 2027 veröffentlicht werden soll. Weiterführende Maßnahmen werden auch auf den Arbeiten aufbauen, die bereits im Rahmen der MED-NET-Plattform als Folgemaßnahme zum SkillSea-Projekt und zum Kompetenzpakt für den Schiffbau begonnen wurde. Die Studie mit dem Titel „Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy“ (2025) und die [Initiative BlueComp – Competence Framework](#) werden ebenfalls berücksichtigt. Im Rahmen des Pakts für den Mittelmeerraum wird auch eine Kompetenzagenda für die Arbeitskräfte entwickelt, um die Ausbildung an die Bedürfnisse der Industrie anzupassen.

Frauen sind in maritimen Berufen unterrepräsentiert, insbesondere in der Schifffahrt, aber auch in Berufen an Land. Die Kommission wird die Sozialpartner und andere Organisationen dabei unterstützen, die Beteiligung von Frauen im maritimen Sektor zu erhöhen.

Der europäische Ausbildungsraum für Seeleute muss grenzenlos werden. Die Gewährleistung der gegenseitigen Anerkennung von Abschlüssen, Qualifikationen und Zertifikaten innerhalb des maritimen Clusters in der gesamten EU und, soweit möglich, auch in Vereinbarungen mit Drittländern ist ein vorrangiges Ziel. Die Kommission wird den **Aufbau eines Netzes von Hochschulen für maritime Studiengänge und Berufsbildungszentren** in der gesamten EU unterstützen und koordinieren. Insbesondere wird die Kommission die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, Hindernisse für die Mobilität von Studierenden und wissenschaftliches Personal zu beseitigen, unter anderem **durch die Förderung einer verstärkten Beteiligung von Hochschulen für maritime Studiengänge an Erasmus+**.

Die jüngsten Krisen haben deutlich gemacht, dass Seeleuten und anderem Personal im maritimen Sektor, einschließlich Beschäftigten in der Fertigung, eine Schlüsselrolle zukommt¹⁰⁰. Ihre Arbeit ist von entscheidender Bedeutung, um die Weltwirtschaft aufrecht zu erhalten und die Resilienz der industriellen Basis und der Lieferketten der EU sicherzustellen.

Der Sektor der Seearbeit steht vor anhaltenden Herausforderungen, die nicht nur mit dem Fachkräftemangel, sondern auch mit den Arbeitsbedingungen sowohl an Bord als auch an Land zusammenhängen. Voraussetzung für hochwertige Arbeitsplätze sind ein starker **sozialer Dialog**, faire Arbeitsbedingungen und Sicherheit am Arbeitsplatz. Die Umsetzung und Durchsetzung des EU-Arbeitsrechts, einschließlich der **Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern**¹⁰¹ und des Besitzstands im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, ist von entscheidender Bedeutung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und attraktive Beschäftigungsbedingungen zu gewährleisten¹⁰².

Die Kommission wird **gemeinsam mit den Mitgliedstaaten an einer Verbesserung der Arbeitsnormen der IAO** und der Zusammenarbeit mit der IMO und der IAO **arbeiten**, um eine einheitliche Durchsetzung der Vorschriften und einen einheitlichen **Schutz für Seeleute** zu gewährleisten und so zu weltweit gleichen Wettbewerbsbedingungen beizutragen. Ein Bereich, in dem Fortschritte erforderlich sind, ist die Beseitigung uneinheitlicher Systeme der sozialen Sicherheit für Seeleute. Die Kommission wird eine bessere Koordinierung solcher Systeme fördern, unter anderem durch die Stärkung der Rolle der **Europäischen Arbeitsbehörde**, insbesondere, um konzertierte Maßnahmen und gemeinsame Kontrollen **zu verbessern** und gleichzeitig die Angleichung von EU-Rechtsvorschriften und internationalen Standards sicherzustellen.

Leitinitiativen

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

¹⁰¹ Die Richtlinie gilt nicht für Schiffsbesatzungen von Unternehmen der Handelsmarine.

¹⁰² Mit dem Fahrplan für hochwertige Arbeitsplätze wird erneut eine Verpflichtung und Grundlage für die Gewährleistung der Arbeitnehmerrechte geschaffen, ohne dabei die technologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen aus den Augen zu verlieren.

- *Schaffung eines Netzes von Hochschuleinrichtungen im Bereich Schifffahrt und Berufsbildungszentren in der gesamten EU, die Aus- und Weiterbildung für Berufe des Schifffahrtssektors anbieten, einschließlich Umschulungs- und Weiterbildungsprogrammen.*
- *Förderung und Unterstützung der Mitgliedstaaten hinsichtlich einer verstärkten Teilnahme von Hochschulen für maritime Studiengänge an Erasmus+ und damit verbundenen Initiativen durch Erleichterung von Verfahren und Beseitigung von Hindernissen für die Lernmobilität.*

8. ZUSAMMENFASSUNG

Bei dieser Strategie handelt es sich um einen strukturierten Aktionsplan, der konzentrierte Bemühungen aller Interessenträger, einschließlich der EU-Organe, der Mitgliedstaaten, der Industrie, der Regionen, der Sozialpartner und der Zivilgesellschaft, erfordert. Die Kommission ist entschlossen, gemeinsam mit den oben genannten Interessenträgern die wirksame Umsetzung und Verwirklichung der Ziele dieses Aktionsplans sicherzustellen. Zu diesem Zweck wird die Kommission ein **hochrangiges Gremium für maritime Wirtschaft und Häfen** unter dem Vorsitz des zuständigen Kommissionsmitglieds und der Exekutiv-Vizepräsidentinnen und -Vizepräsidenten einrichten, um einen kontinuierlichen Austausch über die Umsetzung der in der **Industriestrategie der EU für die maritime Wirtschaft** und der **Strategie für die Häfen der EU** dargelegten Maßnahmen zu führen und Rückmeldungen zu Marktentwicklungen einzuholen.

ANHANG: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN (auf der Grundlage des endgültigen Haupttexts zu aktualisieren)

Säule I – Bauen, ausrüsten und reparieren

Die Kommission wird

- eine EU-Allianz für industrielle maritime Wertschöpfungsketten zur Stärkung der industriellen Souveränität und der technologischen Führungsrolle Europas auf ausgewählten Leitmärkten für die maritime Fertigung und neue Technologien gründen (2026),
- eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für eine FuI-Leitinitiative „Werften der Zukunft“ im Rahmen des Arbeitsprogramms 2026-2027 von „Horizont Europa“ veröffentlichen (*derzeit laufend*),
- die Genehmigungsverfahren durch den vorgeschlagenen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie vereinfachen und beschleunigen, auch für maritime Fertigungsanlagen (2026),
- mit den EU-/EWR-Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um eine mehrjährige aggregierte Pipeline öffentlicher Aufträge für öffentliche Auftraggeber in der EU/im EWR zu ermitteln und zu erleichtern, mit dem Ziel, ein langfristiges aggregiertes Nachfragesignal zu schaffen (2026-2027),
- im Zusammenhang mit der bevorstehenden Überarbeitung des EU-Rahmens für die öffentliche Auftragsvergabe gezielte nicht preisbezogene Anforderungen im Einklang mit internationalen Verpflichtungen in ausgewählten Segmenten der öffentlichen Auftragsvergabe vorschlagen (2026),
- einen strukturierten Dialog mit der maritimen Fertigungsindustrie der EU aufnehmen, um ihre nachrichtendienstlichen Kapazitäten zur Überwachung der politischen und Marktentwicklungen im weltweiten Schiffbau, der strategischen Risiken, Bedrohungen und Chancen für die Resilienz der Lieferkette sowie der Marktzugangshindernisse in Drittländern weiter auszubauen (2026),
- Optionen prüfen und, soweit erforderlich und machbar, ein neues sektorspezifisches Instrument oder gezielte Änderungen ihres handelspolitischen Instrumentariums im Einklang mit internationalen Verpflichtungen vorschlagen, wobei der Schwerpunkt auf bestimmten Segmenten liegen wird, die für die strategische Autonomie und Sicherheit Europas von entscheidender Bedeutung sind und in denen EU-Werften zwar weiterhin tätig sind, aber einem unlauteren Wettbewerb aus dem Ausland ausgesetzt sind
- bestehende und künftige Handels- und Investitionsübereinkommen zum Schutz und zur Förderung der Interessen der maritimen Fertigungsbasis der EU einsetzen, unter anderem durch geeignete Bestimmungen hinsichtlich Marktzugang, Antisubventionsmaßnahmen, Transparenzpflichten und zum Schutz der Rechte des geistigen Eigentums (*Fortführung*),
- die Bemühungen um ein künftiges internationales Übereinkommen im Bereich des Schiffbaus zur wieder aufnehmen, mit dem gegen marktwidrige Praktiken in diesem Sektor vorgegangen würde (*Fortführung/langfristige Maßnahme*),
- sich für gleiche Wettbewerbsbedingungen bei Exportkrediten für Schiffe einsetzen, indem sie die Sektorvereinbarung für Schiffe im Rahmen des OECD-Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite weiterentwickelt, unter anderem durch neue Bestimmungen für emissionsfreie und emissionsarme Schiffe (2026-2027),
- ein neues Finanzierungsinstrument für Exportkredite zur Gewährleistung ausgewogenerer Ausgangsbedingungen auf Drittlandsmärkten für exportorientierte Industriezweige wie die maritime Fertigung schaffen (*derzeit laufend*),
- das Hongkonger Übereinkommen über das Recycling von Schiffen zu stärken, um letztlich eine vollständige Angleichung zwischen internationalen und Unionsvorschriften zu erreichen (*Fortführung*),

- Möglichkeiten zur Unterstützung des Ausbaus der inländischen Schiffsrecyclingkapazitäten in der EU prüfen und mit Handelspartnern im Bereich des Schiffsrecyclings zusammenarbeiten, zunächst mit Indien, um auf der Grundlage der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen hohe Umwelt- und Sozialstandards zu fördern (*Fortführung*),
- mit FuI-Unterstützung Strategien für die maritime Kreislaufwirtschaft von der Entwurfsphase bis zum Ende der Lebensdauer und zur Materialrückgewinnung fördern (*Fortführung*).

Die Mitgliedstaaten werden ersucht,

- der finanziellen Unterstützung für Projekte zur Förderung der wirtschaftlichen Sicherheit und zur Verringerung ausländischer Abhängigkeiten in diesem Sektor auf der Grundlage der neuen Gemeinsamen Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit der EU Vorrang einzuräumen (*Fortführung*),
- an der Verwirklichung der in der Strategie dargelegten Vision der maritimen Fertigung der EU für 2030 mitzuwirken.

Den Interessenträgern des Sektors wird nahegelegt,

- Fortschritte in den Bereichen Digitalisierung, Modularität und Kreislaufwirtschaft in industriellen Prozessen zur Verbesserung der Konstruktions- und Produktionseffizienz und nachhaltiger Verfahren zu erzielen (*Fortführung*),
- Synergien in der Branche und in der Wertschöpfungskette unter Nutzung der neuen EU-Allianz der industriellen maritimen Wertschöpfungsketten und anderer nationaler und regionaler Cluster-Plattformen und -Initiativen der EU zu fördern (*Fortführung*).

Säule II – Verkehr und Vernetzung

Die Kommission wird

- sich weiter auf die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr stützen (*Fortführung*),
- einen Dialog über die strukturierte Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern aus der Industrie einrichten, um die Attraktivität der Flaggen der Mitgliedstaaten zu erhöhen (*ab 2026*),
- prüfen, wie der bestehende Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfrahen für das für den Seeverkehr geltende EU-EHS und für FuelEU Maritime vereinfacht und gestrafft werden kann (*2026*),
- innerhalb der IMO weiter auf globale Lösungen hinarbeiten und die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung der globalen Maßnahmen bei der IMO überarbeiten, um Doppelzahlungen zu vermeiden (*ab 2026*),
- die Zusammenarbeit zwischen den Marktteilnehmern erleichtern, indem sie ein europäisches Netz grüner Schifffahrtswege und Knotenpunkte aufbaut (*ab 2027*),
- das Engagement in der IMO zur Gestaltung von Sicherheitsstandards im Seeverkehr verstärken, um weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten (*Fortführung*),
- über die EU-Richtlinie für die Sicherheit von Fahrgastschiffen und die Schiffsausrüstungsrichtlinie bei der Vorbereitung ihrer Überarbeitung berichten (*2026-2027*),
- eine Ausweitung der EU-Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe auf alle Strecken innerhalb der EU prüfen (*2027-2028*),
- die Machbarkeit eines EU-Rahmens für die gegenseitige Anerkennung von Offshore-Versorgungs- und Industrieschiffen prüfen (*2027-2028*),

- eine Ausweitung des Geltungsbereichs der Schiffsausrüstungsrichtlinie oder bestehender Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung zwischen anerkannten Organisationen prüfen, um die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und den Zugang zu internationalen Märkten zu verbessern (2027),
- die Überwachung und Kontrolle des Betriebs der Schattenflotten ausbauen, die Durchsetzung bestehender Vorschriften verbessern und die internationale Zusammenarbeit vertiefen, um globale Sicherheits- und Umweltstandards im Seeverkehr zu vertiefen (*Fortführung*),
- eine rasche Anbindung der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr an die künftige Zolldatenplattform anstreben (*ab 2027*),
- den maritimen Sektor bezüglich der Ermittlung einer weiteren Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und Datenanforderungen konsultieren (*ab 2026*),
- gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ihre Bemühungen innerhalb der IMO verstärken und sich bemühen, den Einfluss der EU durch breitere Allianzen mit internationalen Partnern zu maximieren (*Fortführung*),
- sich weiter dafür einsetzen, dass umfassende Verpflichtungen in Bezug auf internationale Seeverkehrsdienstleistungen in Freihandelsabkommen aufgenommen werden (*Fortführung*),
- Rechtsvorschriften vorschlagen, mit denen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Mitgliedstaaten bestehende bilaterale Abkommen für mit dem EU-Recht vereinbar erklären und neue Abkommen aushandeln und abschließen können, die den Interessen der EU dienen (2026),
- Folgemaßnahmen zum Programm NAIADES III für die Binnenschifffahrt vorschlagen (2028).

Die Mitgliedstaaten werden ersucht,

- weitere pragmatische Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Flaggen der EU-Mitgliedstaaten zu ergreifen,
- die EMSWe-Verordnung endgültig umzusetzen,
- gemeinsam mit der Kommission auf eine Vereinfachung und Straffung der nationalen und EU-Meldevorschriften hinarbeiten
- die Zusammenarbeit und Bereitstellung ausreichender Ressourcen zu intensivieren, um die strategische Präsenz der EU in den Bereichen der internationalen maritimen Engpässe zu stärken

Säule III – Sichern und schützen

Die Kommission wird

- den Ausbau der Produktionskapazitäten im Schiffbau, unter anderem durch das neue Programm für die europäische Verteidigungsindustrie und den Plan „ReArm Europe“, unterstützen (2026-27),
- vorschlagen, einen Mechanismus zur Unterstützung des Baus von Fähren mit doppeltem Verwendungszweck anzustreben, um Finanzmittel für Investitionen im Zusammenhang mit zusätzlichen militärischen Spezifikationen für in Europa gebaute Fähren mit doppeltem Verwendungszweck zu mobilisieren (2027),
- auf solide und verbindliche IMO-Cybersicherheitsvorschriften hinwirken, um die allgemeinen maritimen Cybersicherheitsrisiken für zivile Schiffe zu verringern (*ab 2026*).

Die Mitgliedstaaten werden ersucht,

- die verschiedenen Möglichkeiten im Rahmen der Bereitschaft 2030 zu nutzen, um die industriellen und technologischen Kapazitäten der Marine im Einklang mit den Zielen dieser Strategie zu stärken.

Säule IV – Zugang zu Innovation

Die Kommission wird

- die Methode für die Anrechnung von Windantriebsenergie verfeinern und sich mit Regelungslücken auf EU- und IMO-Ebene auseinandersetzen (*ab 2027*),
- weiter auf einen soliden politischen Rahmen für den Einsatz von Nuklearantrieben in der kommerziellen Schifffahrt hinarbeiten (*ab 2026*),
- eine Änderung der Verordnung über Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten vorschlagen, um Wasserstoff als Bezugskraftstoff für Motoren von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in Binnenschiffen zuzulassen (*2026*),
- auf einen Regulierungsrahmen und technischen Rahmen für Lösungen für die unbemannte Schifffahrt hinarbeiten, einschließlich Leitlinien und bewährter Verfahren auf EU-Ebene für spezifische Tests und Prüfungen auf See (*ab 2026*),
- den Umfang der FuI-Unterstützung für den Schiffsverkehr auf der Grundlage der Errungenschaften der derzeitigen ko-programmierten Partnerschaft für emissionsfreien Schiffsverkehr stärken und ausweiten (*ab 2028*),
- die Testverfahren für Meerestechnologien für verschiedene Anwendungen durch die bevorstehende Europäische Strategie für Meeresforschung und -innovation verbessern (*2026*),
- Forschungs- und Technologieinfrastrukturen auch für den Schiffsverkehr erfassen und bewerten und den Zugang zu solchen Infrastrukturen für Start-ups, Scale-ups, KMU und Midcap-Unternehmen im maritimen Bereich in der EU, die Technologien und Lösungen entwickeln, durch die Umsetzung der Europäischen Strategie für Forschungs- und Technologieinfrastrukturen fördern (*ab 2026*),
- eine systematische und rigorose Durchsetzung der bestehenden FuI-Sicherheitstools sicherstellen und verbleibende Lücken ermitteln, um dazu beizutragen, einen Abfluss von EU-finanzierten Technologien zu verhindern (*Fortführung*),
- die Meeresbeobachtungsinitiative (OceanEye) einleiten (*2026*).

Die Mitgliedstaaten werden ersucht,

- die rasche Einführung von Innovationen, einschließlich Testumgebungen und regelungstechnischer Experimente, weiter zu unterstützen.

Säule V – Zugang zu Finanzierung und Investitionen

Die Kommission wird

- im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Unterstützung der Erneuerung und Dekarbonisierung der Schifffahrtsflotte veröffentlichen, mit besonderem Schwerpunkt auf Fähren und Küstenschiffen (*2026*),
- 347 Mio. EUR im Rahmen des Digitalteils der Fazilität „Connecting Europe“ für strategische Unterseekabelprojekte bereitstellen, unter anderem für den Ausbau der Reparaturkapazitäten Europas (*2026-2027*),
- bis 2027 über InvestEU Investitionen in Höhe von rund 1-1,5 Mrd. EUR in der Schifffahrt mobilisieren (*bis 2027*),

- rund 800 Mio. EUR für Investitionen in Sektoren der blauen Wirtschaft wie Schiffbau, Nachrüstung, Schifffahrt und blaue Technologien durch das Produkt „BlueEconomy“ mobilisieren, das durch InvestEU und den EMFAF unterstützt und von der EIB-Gruppe umgesetzt wird (*derzeit laufend*),
- eine spezielle Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für den Seeverkehr im Rahmen des Innovationsfonds vorschlagen (*2027*),
- die Umsetzung des Innovationsfonds und seine spezifischen Präferenzbestimmungen für maritime Projekte eingehender bewerten, um die Dekarbonisierung der Schifffahrt bei künftigen allgemeinen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen weiter zu verbessern (*ab 2026*),
- bis 2027 184,5 Mio. EUR für die Finanzierung von FuI-Maßnahmen für den Schiffsverkehr bereitstellen (*im Rahmen des Arbeitsprogramms 2025 und 2026-2027 von „Horizont Europa“*),
- 130 Mio. EUR im Rahmen von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds zu Themen wie verbesserten halbautonomen Überwasserschiffen und Schutz der Meeresbodeninfrastrukturen bereitstellen (*2026*),
- eine Unterstützung von Investitionen in saubere, digitalisierte Schiffe sowie Innovationen und die Modernisierung des Schiffbaus, der Offshore-Energie und der blauen Technologie im Rahmen des vorgeschlagenen künftigen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (*ab 2028*) in Erwägung ziehen, vorbehaltlich dessen Verabschiedung,
- im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung des EHS einen speziellen EU-Mechanismus zur direkten Unterstützung von Schifffahrtsunternehmen mit EHS-Zertifikaten für die Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und sauberer Antriebstechnologien in Erwägung ziehen (*2026*),
- im Rahmen der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Landverkehr und im multimodalen Verkehr und der neuen Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr Investitionsbeihilfemaßnahmen zur Unterstützung der Flottenerneuerung in der Binnenschifffahrt und des Einbaus von Kranen an Bord von Binnenschiffen ermöglichen (*2026*),
- die Kriterien der EU-Taxonomie für ein nachhaltiges Finanzwesen in Bezug auf den Schiffsverkehrssektor überarbeiten (*2026-2027*).

Die Mitgliedstaaten, die internationalen Finanzinstitute und die nationalen Förderbanken werden ersucht,

- Projekte im Schiffsverkehr verstärkt zu unterstützen.

Die Mitgliedstaaten werden ersucht,

- einen Teil der Einnahmen aus dem EU-EHS für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs im gesamten europäischen Schifffahrtssektor einzusetzen,
- den neuen Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung des Deals für eine saubere Industrie zu nutzen, um Investitionen in die Dekarbonisierung der Industrie und die Energieeffizienz, unter anderem in maritime Fertigungsanlagen, sowie in den Ausbau der Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien von maritimer Bedeutung zu unterstützen.

Säule VI – Zugang zu Kompetenzen und hochwertigen Arbeitsplätzen

Die Kommission wird

- Bildungseinrichtungen und Sozialpartner dabei unterstützen, aktuelle und künftige Qualifikationslücken zu ermitteln und Programme zur Umschulung und beruflichen Weiterbildung zu entwickeln (*ab 2027*),
- Sozialpartner und Bildungseinrichtungen für Seeleute bei der Erfassung maritimer Berufe und der Erhöhung der Beteiligung von Frauen im maritimen Sektor unterstützen (*ab 2026*),
- die Schaffung eines Netzes von Hochschulen für maritime Studiengänge und Berufsbildungszentren in der gesamten EU unterstützen und koordinieren (*ab 2027*),
- die Mitgliedstaaten bei der Beseitigung von Hindernissen für die Mobilität von Studierenden und wissenschaftlichem Personal unterstützen, unter anderem durch die Förderung einer verstärkten Beteiligung von Hochschulen für maritime Studiengänge an Erasmus+,
- mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um die Arbeitsnormen der IAO und die Zusammenarbeit mit der IMO und der IAO zu verbessern, um eine einheitliche Durchsetzung der Vorschriften und einen einheitlichen Schutz für Seeleute zu gewährleisten (*Fortführung*),
- eine bessere Koordinierung von Systemen der sozialen Sicherheit fördern, unter anderem durch die Stärkung der Rolle der Europäischen Arbeitsbehörde, insbesondere, um konzertierte Maßnahmen und gemeinsame Kontrollen zu verbessern und gleichzeitig die Angleichung von EU-Rechtsvorschriften und internationalen Standards sicherzustellen (*ab 2026*).