EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 29.4.2026
COM(2026) 174 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om framstegen i genomförandet av direktiv 2014/89/EU om upprättandet av en ram för havsplanering

Andra rapporten

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om framstegen i genomförandet av direktiv 2014/89/EU om upprättandet av en ram för havsplanering

Andra rapporten

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning 2
2. Framsteg i genomförandet sedan den senaste rapporten 3
   - 2.1. Antagande och översyn av havsplaner 3
   - 2.2. Genomförande av de krav på havsplaner som fastställs i havsplaneringsdirektivet 6
     - 2.2.1. Artikel 5.1 – Tillämpning av ekosystemansatsen 6
     - 2.2.2. Beaktande av miljömässiga, ekonomiska, sociala och säkerhetsrelaterade aspekter 8
     - 2.2.3. Främja samstämmighet 9
     - 2.2.4. Samspel mellan land och hav 11
     - 2.2.5. Berörda parters och allmänhetens deltagande 11
     - 2.2.6. Användning och utbyte av bästa tillgängliga uppgifter 13
     - 2.2.7. Samarbete mellan medlemsstaterna och på havsområdesnivå 14
     - 2.2.8. Samarbete med tredjeländer 15
   - 2.3. Problem med genomförandet 16
3. Nästa steg 18

1. INLEDNING

Det här är Europeiska kommissionens andra rapport till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 14.2 i direktiv 2014/89/EU om upprättandet av en ram för havsplanering (*havsplaneringsdirektivet*). Rapporten ger en översikt över de framsteg som medlemsstaterna gjort i genomförandet av havsplaneringsdirektivet sedan 2022[1], då kommissionens första rapport offentliggjordes. I linje med rapporteringsskyldigheterna i artikel 14.2 ger rapporten en faktabaserad och analytisk översikt över framstegen.

Rapporten är inriktad på

- medlemsstaternas framsteg när det gäller att anta, se över och uppdatera havsplaner,
- genomförandet av havsplaneringsdirektivets viktigaste planeringskrav, inklusive ekosystemansatsen, samt beaktande av miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter liksom säkerhetsaspekter, samspelet mellan land och hav, samstämmigheten med annan politik, berörda parters deltagande, uppgiftsanvändning samt samarbete inom EU och med tredjeländer och
- framväxande mönster, samt skillnader mellan och gemensamma utmaningar för medlemsstaterna, i ett läge där havsplaneringen nu övergår från den initiala fasen för antagande av planerna till efterföljande planeringscykler.

Enligt kommissionens analys håller genomförandet av havsplaneringsdirektivet på att nå full mognad i hela EU. I nuläget har 20 av de 22 kustmedlemsstaterna antagit minst en havsplan, och många ser redan över, reviderar eller gör riktade uppdateringar av sina planer. Flera medlemsstater håller på att inleda sin andra eller tredje planeringscykel, vilket innebär en övergång från det initiala utarbetandet av havsplaner till rutinmässigt genomförande, övervakning och anpassning genom revideringar.

Den här rapporten bygger främst på de havsplaner med tillhörande dokumentation som lämnats in av medlemsstaterna, information som är tillgänglig via den europeiska plattformen för havsplanering samt uppgifter som samlats in via en stödjande studie[2] som genomförts på uppdrag av kommissionen, en genomförandedialog[3], dokument från kommissionen[4] samt projekt och andra källor[5]. Dessa källor utgör tillsammans den analytiska grunden för den bedömning som presenteras här.

---

1 COM/2022) 185 final Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om framstegen i genomförandet av direktiv 2014/89/EU om upprättandet av en ram för havsplanering.

2 *Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning* (inte översatt till svenska).

3 Genomförandedialog om genomförandet av havsplaneringsdirektivet med kommissionsledamot Costas Kadis, fiske och hav.

4 *Evaluation of the Marine Strategy Framework Directive* (inte översatt till svenska), SWD(2025) 50.

5 Se exempelvis Zaucha m.fl. ”Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States”, *Marine Policy*, 2025.

2. FRAMSTEG I GENOMFÖRANDET SEDAN DEN SENASTE RAPPORTEN

2.1. Antagande och översyn av havsplaner

Enligt artikel 15.3 i havsplaneringsdirektivet ska varje medlemsstat upprätta en havsplan senast den 31 mars 2021 och underrätta kommissionen och berörda medlemsstater inom tre månader efter det att planen har offentliggjorts (artikel 14.1).

I detta avsnitt sammanfattas de framsteg som gjorts i genomförandet av havsplanerna sedan kommissionens föregående rapport, som omfattar perioden från och med den 3 maj 2022 till och med den 1 januari 2026.

Trots att den 31 mars 2021 i havsplaneringsdirektivet fastställs som sista datum för havsplanernas upprättande varierar tidsplaner och strategier för antagande och revidering fortfarande inom EU. Vid brytdatumet för uppgiftsinsamling hade **20 av de 22 kustmedlemsstaterna** antagit havsplaner, med en avsevärt ökad antagandetakt sedan 2022. Åtta medlemsstater antog sina planer mellan 2022 och 2024, medan Portugal och Danmark slutförde antagandet och de första uppdateringarna under samma period[6]. För att säkerställa genomförande av havsplaneringsdirektivet inledde kommissionen mellan 2021 och 2023 åtta överträdelseförfaranden[7], av vilka sex avslutades sedan de berörda medlemsstaterna antagit sina havsplaner. **Grekland och Kroatien**[8] har ännu inte antagit planer som omfattar alla marina vatten, men arbetet med detta pågår i båda medlemsstaterna. Kommissionen bedriver ett nära samarbete med båda medlemsstaterna för att hjälpa dem att så fort som möjligt anta sina havsplaner.

Förseningarna i förhållande till den tidsfrist som löpte ut under 2021 berodde främst på utdragna förfaranden (t.ex. miljöbedömningar och samordning mellan olika institutioner), komplex styrning, avbrott kopplade till covid-19 och politiska eller geopolitiska faktorer. I vissa fall var förseningarna till stor del av administrativ karaktär, och antagandet ägde rum strax efter tidsfristens utgång.

De flesta av de stater som tidigt antog planer håller nu på att se över eller revidera dessa. Flera medlemsstater har redan inlett fullständiga översyner (t.ex. Belgien, Bulgarien, Spanien, Frankrike, Nederländerna, Sverige), medan andra har slutfört interimsutvärderingar eller planerat kommande översyner (t.ex. Tyskland, Estland, Lettland, Litauen, Malta och Polen).

---

6 Bulgarien (2023), Danmark (2023), Estland (2022), Spanien (2023), Frankrike (2022), Italien (2024), Cypern (2023), Portugal (delområdet Azorerna, 2024), Rumänien (2023) och Sverige (2022).

7 Mellan 2021 och 2023 inleddes överträdelseärenden mot Bulgarien, Grekland, Spanien, Kroatien, Italien, Cypern, Portugal och Rumänien för att dessa länder underlåtit att upprätta havsplaner och lämna in dem till kommissionen i enlighet med havsplaneringsdirektivets krav. Under 2023 avslutades ärendena mot Bulgarien (INFR(2022)2025) och Spanien (INFR(2022)2027). Ärendena mot Cypern (INFR(2021)2227), Portugal (INFR(2023)2042) och Rumänien (INFR(2021)2224) avslutades under 2024. Ärendet mot Italien (INFR(2021)2223) drogs tillbaka från domstolen i december 2024. Det är endast ärendena mot Kroatien (INFR(2021)2225) och Grekland (INFR(2021)2226) som fortfarande pågår.

8 När det gäller Grekland avkunnade Europeiska unionens domstol den 27 februari 2025 sin dom i mål C-128/24 (Europeiska kommissionen/Republiken Grekland), där det konstateras att Grekland underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt havsplaneringsdirektivet. Grekland godkände i april 2025 en nationell strategi för fysisk planering av havsområden som även innefattade kartor över havsområdena. För antagandet av den fullständiga planen, som fortfarande är under utarbetande, har en tidsplan överenskommits.

Generellt sett har tyngdpunkten skiftat från inledande antagande till riktade uppdateringar och vidare till de första fullständiga översynscyklerna**.** Samtidigt fortsätter de två medlemsstater som ännu inte antagit någon havsplan att arbeta i riktning mot ett antagande.

Tabell 1: Dagsläget avseende antagande och processer för revidering av havsplaner i de 22 kustmedlemsstaterna[9]

Medlemsstat	Datum för antagande av gällande plan	Tidigare planer	Processer för revidering och kompletterande tilldelningsplaner
Belgien	Maj 2019	Den första havsplanen antogs i mars 2014	Utarbetandet av Belgiens tredje havsplan (2026–2032) pågår – Revidering av havsplanen inleddes 2023; en workshop följdes av ett offentligt samråd. Den nya planen väntas antas under 2026.
Bulgarien	Maj 2023	–	Genomförbarhetsstudie utförd 2023 och 2024. En formell uppdatering planeras vara klar före 2027 års utgång.
Kroatien	Pågående	–	–
Cypern	December 2023	–	Ingen pågående översyn.
Danmark	2023[10]	–	Ändrad 2024 (formellt tillägg till havsplanen), främst för att införliva nya mål för havsbaserad energi och biologisk mångfald, samt 2025 – ändring av havsplaneringslagen i syfte att införa ett system för tillfälliga test- och forskningsprojekt utanför de angivna områdena.
Estland	Maj 2022	–	Övervakning samt årlig översyn av handlingsplan pågår. Formell översyn planerad till 2026–2027 i enlighet med den femåriga översynscykel som nationell lagstiftning föreskriver.
Finland	December 2020	–	Revidering inleddes i januari/februari 2024; planen ska uppdateras/antas senast 2027.
Frankrike	Andra delen (strategiska dokument): november 2025	Första delen: 2019 Andra delen: maj 2022 –	Efter antagandet av den nationella strategin i juni 2024 reviderade Frankrike nyligen den strategiska delen av sina havsplaner för att ange nya områden, i synnerhet för havsbaserade vindkraftsparker och områden under ”strikt” skydd, och för att göra andra relaterade ändringar.
Tyskland	September 2021	Den första havsplanen antogs 2009	En områdesutvecklingsplan med en strategi för havsbaserad vindkraft för den havsrelaterade sektorn offentliggjordes 2025. En pågående halvtidsöversyn av den tyska havsplanen ska slutföras under 2026.

[9] Närmare information samt länkar till de nationella planerna finns på Countries | The European Maritime Spatial Planning Platform.

[10] Danmark offentliggjorde sin första havsplan för ett sex månader långt offentligt samråd 2021. Utkastet till plan var rättsligt bindande från det att det offentliggjordes för samråd. Planen utfärdades i form av en regeringsförordning 2023.

Medlemsstat	Datum för antagande av gällande plan	Tidigare planer	Processer för revidering och kompletterande tilldelningsplaner
Grekland	Pågående	–	–
Irland	Juni 2021	–	Havsområdesplanen för sydkusten (DMAP) antogs i oktober 2024 (med områden för havsbaserad förnybar energi som ska bidra till att leverera 5 gigawatt havsbaserad vindkraftskapacitet till 2030).
Italien	September 2024	–	Ingen pågående översyn.
Lettland	Maj 2019	–	En interimsutvärderingsrapport antogs i oktober 2024. Inledande av översynsprocessen planerat till hösten 2025.
Litauen	September 2021	Den första havsplanen antogs i juni 2015	Planen ska ses över 2030. I en tematisk plan och en strategisk miljöbedömning (SMB) från 2024 anges platser för havsbaserade vindkraftparker och kopplingar till land.
Malta	Juli 2015	–	Inledande intern översyn inledd. Fortsatt genomförande pågår i väntan på riktlinjer från regeringen om nästa steg.
Nederländerna	Mars 2022	Den första planen antogs 2009[11] Den andra planen antogs i december 2015[12]	En partiell översyn av Nordsjöprogrammet (2022–2027) håller på att genomföras, bland annat för att beakta högre mål för havsbaserad förnybar energi. Ett utkast till partiell översyn lades fram för parlamentet den 22 april 2025; ett offentligt samråd pågår sedan den 19 maj 2025 och slutförande förväntas under 2026.
Polen	April 2021 med en teknisk ändring i december 2022[13]		Interimsutvärdering offentliggjord den 9 maj 2025; beslut om uppdatering fattat; ministeriet söker finansiering; en omfattande uppdatering ska inledas under 2026 (förutsatt att det finns budgetmedel) och förväntas ta 2,5–3 år.
Portugal	December 2019 (fastlandet och Madeira) och oktober 2024 (Azorerna)	–	Tilldelningsplanen för havsbaserad förnybar energi (PAER, 2025) kopplas automatiskt till *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM).
Rumänien	November 2023	–	Ingen pågående översyn.
Spanien	Februari 2023	–	En översyn inleddes 2024. Alla de fem planerna för Spaniens fem marina delområden måste revideras före den lagstadgade tidsfristens utgång den 31

[11] Policydokumentet för Nordsjön för 2009–2015.

[12] Den andra havsplanen, policydokumentet för Nordsjön för 2016–2021, är en uppdatering av dokumentet för 2009–2015.

[13] Efter hot om rättsliga åtgärder från en kanadensisk innehavare av koncessioner för olja och gas vars rättigheter i havet utanför Västpommern hade uteslutits från 2021 års plan anpassades genom 2022 års översyn av havsplanen – som betraktades som en ”teknisk ändring” – tre havsområden så att den aktuella verksamheten inkluderades. Detta tillvägagångssätt innebar att man undvek ersättningskrav och att ingen ny strategisk miljöbedömning (SMB) och inget nytt offentligt samråd behövde genomföras.

Medlemsstat	Datum för antagande av gällande plan	Tidigare planer	Processer för revidering och kompletterande tilldelningsplaner
			december 2027.
Slovenien	Juli 2021	–	Ingen pågående översyn. Nästa formella översyn väntas genomföras under 2031, med start för det förberedande arbetet under 2029.
Sverige	Februari 2022	–	Planerna ses över, bland annat för att uppfylla nya mål för utveckling av havsbaserad vindenergi och inrätta marina skyddsområden. Förslag till planändringar lämnades till regeringen i januari 2025.

2.2. Genomförande av de krav på havsplaner som fastställs i havsplaneringsdirektivet

I följande avsnitt görs en bedömning av hur medlemsstaterna har genomfört de minimikrav som fastställs i havsplaneringsdirektivet. I en analys uppbyggd kring de relevanta bestämmelserna i direktivet undersöks de strategier som används i de nationella havsplanerna och de tillhörande genomföranderamarna.

I havsplaneringsdirektivet fastställs en flexibel ram som ger medlemsstaterna ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller hur de ska genomföra direktivets krav i linje med nationella konstitutionella arrangemang, administrativa strukturer och specifika maritima särdrag. Till följd av detta har medlemsstaterna antagit olika planeringsmodeller, styrformer och tekniska lösningar för att ge verkan åt direktivets bestämmelser.

De följande avsnittens jämförande iakttagelser och hänvisningar till olika nivåer eller former för genomförande syftar alltså till att beskriva och analysera genomförandet. De är avsedda att underlätta jämförelser, identifiera trender och belysa genomförandemönster i hela EU. Skillnader i val av strategi ska inte tolkas som bristande efterlevnad eller bristfälligt genomförande.

2.2.1. Artikel 5.1 – Tillämpning av ekosystemansatsen

I allmänhet har medlemsstaterna hänvisat till tillämpningen av en ekosystemansats för havsplanering i enlighet med artikel 5.1 i havsplaneringsdirektivet. I vilken utsträckning och hur konsekvent ekosystemansatsen har tillämpats varierar dock i praktiken avsevärt mellan olika länder, beroende på skillnader i konstitutionella, administrativa och regleringsmässiga arrangemang. Ekosystemansatsen anförs ofta som en vägledande princip i målen för havsplaneringen och genomförs i första hand genom åtföljande miljöbedömningsförfaranden.

I EU som helhet har strategiska miljöbedömningar[14] (SMB) blivit det främsta sättet att tillämpa ekosystemansatsen. Miljömässiga baslinjer, belastningsanalyser, bedömningar av alternativ och begränsningsåtgärder är vanligtvis strukturerade kring ekologiska komponenter och mänsklig belastning, ofta med hjälp av deskriptorer och övervakningsramar baserade på

[14] I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan.

havsmiljödirektivet[15]. I många fall utgör den strategiska miljöbedömningen, i relevanta fall kompletterad med lämplig bedömning[16], det huvudsakliga beviset på att ekosysteminteraktioner, kumulativ belastning och miljögränser har beaktats på strategisk nivå.

I de flesta havsplaner tillämpas alltså ekosystemansatsen förfarandemässigt, snarare än genom att inkludera explicita ekosystembaserade zonindelningsregler eller tröskelvärden i den skriftliga beskrivningen av planen. Det varierar avsevärt vilket genomslag ekosystemansatsen får i besluten om fysisk planering. I ett antal medlemsstater har resultaten av strategiska miljöbedömningar använts som underlag för beslut om zonindelning, skyddsåtgärder och villkor för eller uteslutande av viss användning (särskilt havsbaserad energi, utvinning och sjöfart). I andra medlemsstater ligger överväganden rörande strategiska miljökonsekvensbedömningar fortfarande på en mer allmän nivå, och man förväntar sig att de miljömässiga begränsningarna hanteras i projektgodkännandefasen genom miljökonsekvensbedömningar i ett senare skede.

Medlemsstaterna förankrar i allmänhet genomförandet av strategiska miljöbedömningar i EU:s befintliga miljöramar, särskilt havsmiljödirektivet, Natura 2000-lagstiftningen och nationella marina övervakningssystem. Anpassning till mål för god miljöstatus nämns ofta, men det är endast i vissa planer som denna anpassning omsätts i strukturerade, deskriptorbaserade bedömningsramar eller analyser av kumulativa effekter som direkt styr planeringsvalen[17]. I andra fall är hänvisningarna till ekosystemens funktion och resiliens främst berättande. Tillämpningen av de strategiska miljöbedömningarna återspeglar också skillnader mellan olika styrningsmodeller. I centraliserade system tenderar man att förlita sig på miljöbedömningar på nationell nivå för att ta hänsyn till ekosystemen. I flernivåsystem eller federala system fördelas tillämpningen av de strategiska miljöbedömningarna mellan nationella och subnationella processer, vilket ibland leder till ojämn tillämpning mellan havsområdena. Planeringsstrategier baserade på havs- eller kustområden har hjälpt vissa medlemsstater att anpassa ekosystembedömningarna till regionala ekologiska förhållanden, till stöd för en mer platsbaserad tillämpning av strategiska miljöbedömningar.

Exempel på god praxis[18]:

[15] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi).

[16] I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (den kodifierade versionen av det ursprungliga direktivet, direktiv 79/409/EEG) och rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

[17] Denna iakttagelse stöds av kommissionens utvärdering av genomförandet av havsmiljödirektivet. I slutrapporten (COM(2020)259) noteras det att framstegen med att ange tröskelvärden för fastställande av god miljöstatus har varit långsamma och att det varierar avsevärt mellan olika deskriptorer hur medlemsstaterna definierar och fastställer god miljöstatus, något som indikerar att deskriptorerna fortfarande är ofullständiga och ojämna som bedömningsgrunder.

[18] Se den stödjande studien för ytterligare nationella exempel. Ett tydligt exempel på en strategi för integrering av strategiska miljöbedömningar som omfattar flera länder är projektet SEABAS (*Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea*) som för närvarande finansieras av Interregprogrammet för Östersjöregionen.

- Irland tillämpade en målstyrd strategisk miljöbedömning där varje nationell ram för havsplanering testades mot strategiska miljömål som omfattade alla aspekter av SMB-direktivet (biologisk mångfald, människors hälsa, vatten, klimat, landskap, kulturarv osv.). Den strategiska miljöbedömningen ger belägg för en fullständig behovsbedömnings-/avgränsningskedja, iterativ testning med hjälp av SMB-mål och integrerad Natura-konsekvensbeskrivning och lämplig bedömning. I yttrandet om den strategiska miljöbedömningen förklaras det hur den nationella ramen för havsplanering förändrats till följd av samråd och bedömning. Det här är ett exempel där strategisk miljöbedömning tydligt påverkar planens innehåll.
- I Danmarks strategiska miljöbedömning från 2023 bedöms varje ändring av havsplanen mot samtliga 11 deskriptorer i havsmiljödirektivet. Deskriptorspecifika belastningstabeller används för att undersöka hur god miljöstatus skulle påverkas om vattenbruks- eller utvinningsområden togs bort eller zoner för havsbaserad energi eller koldioxidlagring utökades. Denna strukturerade metod stärker den direkta kopplingen mellan belastningsanalys, mål för god miljöstatus och slutliga beslut om zonindelning.
- I Estlands strategiska miljöbedömning kombineras belastningsanalys enligt havsmiljödirektivet med modellering av kumulativ effekter (PlanWise4Blue)[19]. Till följd av modelleringsresultat som visade på stora risker för fåglar och fladdermöss, särskilt på grund av koncentrerad anläggning av vindkraftparker i Rigabukten, omlokaliserade man områden för vindenergi och införde riktade begränsningsåtgärder för gruvdrift, vattenbruk och försvarsverksamhet.

På det hela taget visar de senaste revideringarna av havsplanerna att tydliga framsteg har gjorts när det gäller genomförandet av artikel 5.1, med mer systematisk användning av miljödata, analyser av kumulativ belastning och kopplingar till målen i havsmiljödirektivet. Samtidigt är den praktiska tillämpningen av ekosystemansatsen fortfarande ojämn mellan länderna. Delvis är detta en återspegling av olika nationella tolkningar av begreppet och av det faktum att det saknas en mer operativ ram på EU-nivå. Även om ekosystembaserade överväganden i stor utsträckning görs genom strategiska miljöbedömningar och relaterade förfaranden finns det utrymme för att i framtida planeringscykler mer systematiskt omsätta dessa analyser i tydligt formulerade bestämmelser om fysisk planering, beslutskriterier och övervakningsarrangemang inom själva havsplanerna.

2.2.2. Beaktande av miljömässiga, ekonomiska, sociala och säkerhetsrelaterade aspekter

Överlag har medlemsstaterna systematiskt beaktat miljömässiga, ekonomiska, sociala och säkerhetsrelaterade aspekter vid utarbetandet och genomförandet av havsplanerna, i enlighet med artikel 6.2 b i havsplaneringsdirektivet. Miljöhänsyn har i allmänhet ägnats mest uppmärksamhet och har konsekvent integrerats i havsplanerna, vilket visar på starka kopplingar till processerna för strategisk miljöbedömning och anpassning till kraven i EU:s miljölagstiftning. Ekonomiska aspekter har beaktats främst genom den fysiska organiseringen av viktiga havsrelaterade sektorer, särskilt havsbaserad förnybar energi, sjötransport, hamnar och annan verksamhet inom den blå ekonomin (t.ex. vattenbruk). Införlivandet av sociala

[19] PlanWise4Blue | The European Maritime Spatial Planning Platform.

överväganden har varit mer ojämnt och ofta skett genom samråd med berörda parter (t.ex. fiskerisektorn) och via planeringsmål på hög nivå snarare än genom särskilda analytiska ramar. Säkerhetsaspekter, särskilt sjösäkerhet och försvarsrelaterade begränsningar, har ofta återspeglats i områdesanvisningar, trafikregleringsåtgärder och zoner med förbud eller begränsningar.

Exempel[20] på säkerhetsöverväganden i havsplaner:

Säkerhetskrav har inkorporerats i flera havsplaner. Irland kräver riskbedömningar för sjöfart och sjöräddning på projektnivå (med hjälpmedel som exempelvis den verktygslåda som tagits fram av den internationella sammanslutningen för stöd till sjöfarten och fyrväsendet (Iala)), i linje med nationell kris- och försvarsplanering. Frankrikes kustområdesplaner omfattar särskilda riskanalysavsnitt och åtgärdsblad om sjöövervakning och insatskapacitet. Sverige främjar system för sjötrafikledning, som förväntas minska kollisioner och grundstötningar med över 60 %, och identifierar uppgraderingar av hamnar och farleder som behövs för att åtgärda säkerhetsbrister. Dessa exempel visar hur havsplanering kan förbättra sjösäkerheten genom strukturerad bedömning och samordning med specialiserade myndigheter.

Den senaste tidens utveckling visar att det har skett en gradvis övergång från en beskrivande strategi till ett mer strukturerat beaktande av kompromisserna mellan olika mål. I samband med revideringar av havsplanerna har flera medlemsstater i allt större utsträckning försökt göra en avvägning mellan viljan att påskynda utbyggnaden av havsbaserad energi och behovet att skydda den biologiska mångfalden, ge utrymme för fisket att samexistera med andra sektorer och säkerställa sjöfartssäkerheten. Säkerhetsövervägandena blir alltmer framträdande mot bakgrund av den ökande konkurrensen om utrymmet till havs och behovet att skydda kritisk infrastruktur, medan ekonomiska mål och miljömål nu fastställs mer explicit på havsplansnivå än vad som var fallet under den första planeringscykeln.

Trots dessa framsteg kvarstår skillnader när det gäller de socioekonomiska analysernas och säkerhetsanalysernas omfattning och den utsträckning i vilken analyserna tillämpas. För miljöaspekterna finns det mer etablerade metoder och bättre tillgång till uppgifter, medan social påverkan och kumulativa socioekonomiska effekter ofta hanteras kvalitativt. På det hela taget används havsplanering i allt högre grad som en strategisk ram för att förena miljömässiga, ekonomiska, sociala och säkerhetsmässiga överväganden, även om metoderna förväntas utvecklas ytterligare när medlemsstaterna går in i kommande planeringscykler.

2.2.3. Främja samstämmighet

Sedan den första genomförandecykeln har medlemsstaterna gradvis intensifierat sina insatser för att främja samstämmighet mellan havsplanering och relaterade politiska åtgärder, strategier och planeringsprocesser, i enlighet med artikel 6.2 c i havsplaneringsdirektivet. Samtliga kustmedlemsstater erkänner nu uttryckligen havsplanering som en ram för samordning av miljömål, sektorsspecifika mål och mål för fysisk planering i havsmiljön, även om graden av konsekvens mellan olika politikområden varierar från land till land.

[20] Se den stödjande studien för ytterligare exempel.

Den mest konsekventa strategin för att uppnå detta mål kan observeras i havsmiljöpolitiken[21], som har anpassats till de mål och bevis som krävs enligt havsmiljödirektivet, fågeldirektivet[22] och habitatdirektivet[23]. I många fall återspeglas miljökrav i områdesanvisningar, planeringsvillkor eller skyddsbestämmelser, med stöd av processer för strategisk miljöbedömning. I andra medlemsstater närmar man sig frågan om konsekvens mer genom hänvisningar på hög nivå och förfarandemässig samordning, medan den konkreta politiska integrationen sker i senare skeden eller från fall till fall.

De flesta medlemsstater hänvisar uttryckligen till kopplingar till havsmiljödirektivet och ramdirektivet för vatten[24], ofta genom anpassning mellan miljömål och områdesanvisningar. I vissa fall är det samma myndigheter som övervakar genomförandet av både havsplaneringsdirektivet och havsmiljödirektivet, vilket underlättar utbyte av uppgifter och expertis.

Exempel på god praxis[25]: Frankrike använder ett fullständigt integrerat instrument på kustområdesnivå, *Documents Stratégiques de Façade*, DSF. Dessa dokument utgör landets havsplaner och fungerar samtidigt som den strategiska ramen för genomförande av havsmiljödirektivet. Miljökrav (Natura 2000-nätverket, målen i havsmiljödirektivet, skyldigheterna enligt ramdirektivet för vatten) integreras i DSF-dokumentens användningskartor och områdesspecifika handlingsplaner, (som innefattar tematiska åtgärdsblad), så att riktlinjer och åtgärder inom fysisk planering samlas i ett enda planeringsdokument.

Utanför det miljöpolitiska området används havsplaneringen nu på ett mer kraftfullt sätt för att förbättra samordningen med ramarna för energi, sjötransport, hamnutveckling och kustplanering. Nyligen genomförda översyner och riktade uppdateringar av planerna visar på en trend i riktning mot en tydligare förståelse av hur fysisk planering och nationella sektoriella strategier samspelar, särskilt när påverkan på den fysiska omgivningen är betydande. Skillnader i styrningsstrukturer, planeringscykler och rättsliga mandat fortsätter att påverka anpassningen, men havsplanering erkänns i allt högre grad som en stabil referensram för hanteringen av detta samspel.

I vissa fall, särskilt i områden med där det är brist på utrymme, måste en sammanhängande planering också ta hänsyn till hur olika aktörer gemensamt ska kunna utnyttja utrymmet. Synergier och möjligheter till samlokalisering övervägs i allt högre grad i flera medlemsstater, bland annat inom ramen för nya strategier för multifunktionella områden, där man ofta kombinerar havsbaserad energi och vattenbruk alternativt energiinfrastruktur och mål för biologisk mångfald. Det finns mekanismer för att bedöma samspel i alla medlemsstater, men metoderna befinner sig i stort sett i ett utforskande skede och bygger på projektbaserade

[21] Se även utvärderingen av havsmiljödirektivet (SWD(2025) 50), del 1, kapitlet om samstämmighet.

[22] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (kodifierad version).

[23] Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

[24] Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område.

[25] Se den stödjande studien för ytterligare exempel.

experiment snarare än formella planeringsförfaranden. En verklig strategi för inbyggd multifunktionalitet skulle också kräva ett starkt engagemang och deltagande redan i ett tidigt skede från berörda parters sida.

På det hela taget visar erfarenheterna av havsplaneringens genomförande på en gradvis övergång från formella konsekvenskontroller till mer konkret samordning. Även om medlemsstaterna tillämpar olika tillvägagångssätt finns det en gemensam trend mot att integrera samstämmighetsaspekten i de rutinmässiga styrningsarrangemangen, med stöd av mekanismer för interministeriell samordning, delade datasystem och iterativa översyner av planerna. Denna trend förväntas fortsätta när havsplaneringen mognar och medlemsstaterna går in i kommande planeringscykler.

2.2.4. Samspel mellan land och hav

Alla medlemsstater har beaktat samspelet mellan land och hav i sina havsplaneringsramar, i enlighet med kraven i artiklarna 4.2 och 6.2 a i havsplaneringsdirektivet. Djupet, omfattningen och intensiteten hos samspelet mellan land och hav varierar dock avsevärt mellan länderna, beroende på skillnader i konstitutionella arrangemang, administrativa befogenheter och regleringstraditioner, särskilt när det gäller ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som sköter den fysiska planeringen till havs respektive på land.

De flesta medlemsstater behandlar samspelet mellan land och hav som ett övergripande övervägande i stället för att hantera denna aspekt genom en helt integrerad planeringsstrategi. I havsplanerna identifieras ofta viktiga beröringsytor, såsom hamnar och sjöfartstillträde, energi- och nätanslutningar, skydd av kustområden, miljöbelastningar som har sitt ursprung på land och ekologisk konnektivitet längs kustlinjen. Processerna för strategiska miljöbedömningar stärkte ofta integreringen av dessa beröringsytor genom att belysa de kumulativa effekterna av politiken rörande havet respektive kusten och behovet av konsekvens mellan de två områdena.

Mer avancerade strategier har observerats i fall där de institutionella arrangemangen möjliggör en nära samordning mellan systemen för fysisk planering till havs respektive på land. I dessa fall innehåller havsplanerna tydligare riktlinjer om anpassning av havsbaserad verksamhet till infrastruktur på land, ramar för kustutveckling och miljöledningsmål. Flera medlemsstater har i sina senaste uppdateringar av havsplanerna tagit större hänsyn till samspelet mellan land och hav, särskilt till följd av den ökade utbyggnaden av havsbaserad förnybar energi, hamnutveckling och klimatanpassningsbehov.

I medlemsstater med mer fragmenterade styrningsstrukturer eller tydlig åtskillnad mellan befogenheter för fysisk planering på land respektive till havs (där havsplanerna endast omfattar den exklusiva ekonomiska zonen) hanterades däremot samspelet mellan land och hav ofta genom övergripande omnämnanden, medan genomförandet till stor del överfördes till beslutsfattande på projektnivå och sektoriella tillståndsförfaranden.

2.2.5. Berörda parters och allmänhetens deltagande

Alla medlemsstater har infört arrangemang för att säkerställa berörda parters och allmänhetens deltagande i havsplaneringen, i enlighet med artiklarna 6.2 d och 9 i havsplaneringsdirektivet. Allmänhetens deltagande är universellt förankrat i lagstadgade förfaranden för planering och

miljöbedömning, vilket säkerställer ett minimum av möjligheter till samråd i enlighet med lagstiftningen. Eftersom havsplanering involverar betydande miljöhänsyn och miljöpåverkan måste medlemsstaterna tillämpa principerna i direktivet om allmänhetens deltagande[26] när berörda parter och allmänheten involveras i havsplaneringsprocessen, särskilt vid genomförandet av den strategiska miljöbedömningen.

Frånsett dessa grundläggande krav varierar strategierna för berörda parters deltagande avsevärt mellan olika nationella kontexter, till följd av skillnader i konstitutionell struktur, förvaltningstraditioner, planeringskultur och regelverk.

Generellt sett har formerna för berörda parters deltagande i medlemsstaterna utvecklats från huvudsakligen formella samråd till mer strukturerade, och i vissa fall kontinuerliga, modeller för deltagande. För den första generationen havsplaner förlitade man sig till stor del på offentliga samråd i förberedelsefasen samt på processen för strategisk miljöbedömning. När det gäller nyare planer och pågående översyner kompletteras de offentliga samråden i allt större utsträckning med riktade sektoriella samråd, tematiska workshoppar, bilaterala utbyten och digitala verktyg, såsom interaktiva plattformar för kartläggning[27].

Det finns en tydlig trend i riktning mot ett stärkt sektorsövergripande deltagande, särskilt bland myndigheter och berörda parter på områdena energi, sjötransport, miljö, fiske och kustutveckling. I flera medlemsstater har permanenta eller halvpermanenta rådgivnings- eller samordningsorgan, liksom interministeriella kommittéer, inrättats för att stödja genomförande och uppföljning, vilket möjliggör fortsatt dialog med berörda parter även efter antagandefasen, under övervakning och översyn. Där sådana arrangemang finns bidrar de till större öppenhet, förutsägbarhet och delat ansvar för havsplaneringens resultat.

Exempel på god praxis:

- Cypern visar hur en väl utformad och öppen samrådsprocess kan se ut. Processen omfattar två nationella samrådsfaser där presentationer stad för stad kombineras med en onlineplattform för skriftliga inlagor. Alla utkast till kartor görs tillgängliga för allmänheten. Viktigt är att synpunkter som inkommit också har lett till konkreta ändringar av havsplanen. Exempelvis har vattenbruksenheter omlokaliserats för att undvika konflikter med energiinfrastruktur, zoner för landföring av sjökablar införts för att minska riskerna för sjöfarten och multifunktionella områden formaliserats för att hantera samexistensen mellan verksamheter som energi, transport, turism, kulturarv och försvar. Återkopplingens påverkan på den slutliga planen dokumenterades i en konsoliderad rapport om kommentarer och svar, vilket säkerställde fullständig spårbarhet.
- I Nederländerna deltar berörda parter från fiskenäringen i havsplaneringen via en strukturerad, kontinuerlig process, som i synnerhet användes när havsplanen för Nordsjön reviderades i samband med utbyggnad av havsbaserad förnybar energi.

[26] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/35/EG av den 26 maj 2003 om åtgärder för allmänhetens deltagande i utarbetandet av vissa planer och program avseende miljön och om ändring, med avseende på allmänhetens deltagande och rätt till rättslig prövning, av rådets direktiv 85/337/EEG och 96/61/EG.

[27] Studie från Europeiska kommissionen om berörda parters deltagande i havsplanering, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

Utöver lagstadgade offentliga samråd deltar fiskeriorganisationer som VisNed (nederländska fiskeriförbundet) och POV (nederländska fiskeriproducentorganisationen) i en särskild sektorsdialog och riktade utbyten. Inom ramen för denna process diskuteras fiskerifrågor, såsom tillgång till fiskevatten, säkerhet och samexistens, samt miljö- och energimål, stöd för öppenhet och välgrundade kompromisser. Det finns fortfarande utmaningar, såsom konflikter om utrymmet, säkerhetsrisker och dataluckor. Innovativa lösningar, såsom dynamisk zonindelning och forskningssamverkan (t.ex. *Offshore Wind Ecological Programme (Wozep)*, utforskas för att balansera konkurrerande intressen. Nederländernas strategi ligger i linje med havsplaneringsdirektivet och omfattar internationellt samarbete med angränsande länder vid Nordsjön.

Samtidigt varierar det fortfarande hur djupgående, kontinuerligt och balanserat berörda parters deltagande är. Medan institutionella berörda parter och välorganiserade sektorsaktörer – i synnerhet storskaliga sjöfartsindustrier – i allmänhet är väl integrerade i planeringsprocesserna varierar det mycket mer i vilken utsträckning lokalsamhällen, småskaliga fisken, vattenbruksaktörer, mindre ekonomiska aktörer och civilsamhällesorganisationer inkluderas. Deras deltagande begränsas ofta till ad-hoc-samråd i stället för att integreras systematiskt och långsiktigt i alla delar av planeringscykeln. Kapacitetsbegränsningar hos förvaltningar och berörda parter, olika mandat på olika förvaltningsnivåer och havsplaneringsprocessernas komplexitet utgör fortfarande hinder för ett mer konsekvent och inkluderande deltagande i vissa medlemsstater.

2.2.6. Användning och utbyte av bästa tillgängliga uppgifter

Havsplaneringen i medlemsstaterna bygger på en bred och alltmer strukturerad användning av uppgifter, i linje med artiklarna 6.2 e och 10 i havsplaneringsdirektivet. Samtliga havsplaner bygger på en kombination av befintliga dataset om miljö, socioekonomi och sektorsspecifika faktorer. I synnerhet förlitar man sig på uppgifter som genererats enligt EU-lagstiftning, särskilt havsmiljödirektivet samt fågeldirektivet och habitatdirektivet, och använder källor på havsområdesnivå eller EU-nivå, såsom EMODnet, Copernicus havsmiljöövervakningstjänst och den europeiska havsatlasen, som komplement.

I de flesta fall organiserar myndigheterna uppgiftsanvändningen via särskilda nationella processer eller plattformar där bidrag från olika behöriga myndigheter och övervakningssystem konsolideras.

Den strategiska miljöbedömningen fungerar ofta som den primära mekanismen för att organisera och validera miljöuppgifter som sedan integreras i havsplanerna. Miljömässiga baslinjer, belastningsanalyser och bedömningar av kumulativa effekter bygger i typfallet på uppgifter från övervakning enligt havsmiljödirektivet, Natura 2000-inventeringar, nationella kartläggningar av havsbottnen, fiskeri- och sjöfartsdataset samt sektorsspecifik information (t.ex. rörande havsbaserad energi, hamnar, kablar). Flera medlemsstater använder specifikt deskriptorer, indikatorer och bedömningscykler från havsmiljödirektivet som miljömässig grundstomme för sin uppgiftsanvändning för havsplanerna, medan andra använder dessa mer indirekt, som kontextuella bevis till stöd för utarbetande av havsplaner och tillståndsbeslut.

Många medlemsstater har investerat i nationell eller regional infrastruktur för marina data till stöd för havsplaneringen. Exempel på sådan infrastruktur är marina geoportaler, delade GIS-plattformar och verktyg för beslutsstöd som möjliggör rumslig överlagring av användningsområden, begränsningar och miljökänsligheter. I vissa fall är dessa system utformade för att stödja inte bara utarbetandet av havsplaner utan även strategiska miljöbedömningar, lämpliga bedömningar och tillståndsgivning på projektnivå i ett senare skede, vilket förbättrar samstämmigheten mellan planerings- och licensieringsfasen.

Samtidigt framträder betydande variationer mellan medlemsstaterna när det gäller uppgifternas jämförbarhet och operationella användning, vilket återspeglar skillnader i uppgiftstillgång och teknisk kapacitet. I flera fall erkänns uppgiftsbegränsningar uttryckligen i havsplaner eller strategiska miljöbedömningar, särskilt i samband med ekosystemtjänster, kumulativa belastningar, klimatförändringseffekter och socioekonomiskt samspel. När det saknas uppgifter är det vanligt att man i havsplanerna tillämpar försiktighetsansatser, skjuter upp den detaljerade analysen till senare planeringscykler eller förlitar sig på bedömningar på projektnivå för att förbättra underlaget.

Exempel på god praxis:

- Spanien använder Infomar-plattformen för att harmonisera dataset och tillståndskriterier för havsplanering, havsmiljödirektivet och kustförvaltningsmyndigheter, vilket underlättar operativ anpassning mellan olika politikområden.
- Särskilt medlemsstaterna vid Östersjön och Nordsjön använder systematiskt regionala dataset och verktyg som tagits fram inom ramen för Helcom–Vasab, Ospar och EU-finansierade havsplaneringsprojekt.

2.2.7. Samarbete mellan medlemsstaterna och på havsområdesnivå

Medlemsstaternas samarbete på havsplaneringsområdet har stärkts ytterligare, i enlighet med artiklarna 6.2 f och 11 i havsplaneringsdirektivet. Samarbete är ett standardinslag i processerna för havsplanering, särskilt kring gemensamma havsområden. Det integreras genom formella förfaranden i kombination med regionala ramar och projektbaserat samarbete. Graden av och typen av samarbete liksom dess praktiska inverkan på planeringsresultaten varierar dock avsevärt mellan havsområden och länder.

De flesta medlemsstater har mekanismer för samråd, samordning och informationsutbyte med grannländerna. Dessa mekanismer har vanligtvis formen av samråd rörande strategiska miljöbedömningar och havsplaner, bilaterala möten och deltagande i regionala havsområdesstrukturer. Gränsöverskridande samråd inom ramen för strategiska miljöbedömningar är fortfarande den mest systematiska och rättsligt robusta samarbetskanalen. Den säkerställer tidig information, dokumentationsutbyte och beaktande av gränsöverskridande miljöeffekter. Dessa processer har i flera fall bidragit till bättre anpassning av evidensbaser, miljöbedömningar och planeringsantaganden mellan länder.

Utöver formella samråd organiseras samarbete ofta genom befintliga regionala styrningsramar, såsom havsplaneringsarbetsgruppen inom Helcom-Vasab för Östersjön, strukturer kopplade

till Ospar och *Greater North Sea Basin Initiative* för Nordostatlanten, samt genom ett samordnat genomförande av Barcelonakonventionens protokoll om integrerad förvaltning av kustområden. Dessa ramar ger gemensamma principer och riktlinjer och erbjuder forum för dialog som i sin tur främjar anpassning av den fysiska planeringen, särskilt när det gäller miljömål, sjöfart och havsbaserad energi. Därutöver spelar EU-finansierade projekt och plattformar en kompletterande roll genom att underlätta gemensamma studier, utbyte av metoder och pilottillämpningar, särskilt när det gäller bedömningar av kumulativa effekter, ekosystemansatser och gränsöverskridande uppgiftsanvändning[28].

Exempel på god praxis:

Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI). Detta initiativ, som sammanför nio länder med kust mot större Nordsjön (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK), inleddes 2023 av Nederländerna och Frankrike. Syftet med initiativet är att främja havsplaneringens och havsförvaltningens samstämmighet i hela havsområdet genom anpassning av prioriteringarna inom t.ex. havsbaserad energi, fiske/vattenbruk, sjöfart och naturvård samt genom att stödja en gränsöverskridande ekosystemansats för att optimera användningen av de gemensamma vattnen. I samverkan med befintliga forum som Energisamarbete för Nordsjön (NSEC) och konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten (Ospar) stärker initiativet samordningen mellan ministrar, myndigheter och berörda parter och främjar uppgifts- och kunskapsutbyte. Sex frivilliga tekniska arbetsområden (styrning, mångsidig/gemensam användning, naturvård, kumulativa effekter, långsiktiga fiskeperspektiv och kunskapsutbyte) ger en strukturerad ram för att hantera kumulativa belastningar och se till att ekologiska gränser inte överskrids.

I praktiken fortsätter samarbete mellan medlemsstaterna och på havsområdesnivå att ha en varierande inverkan på specifika havsplaneringsbeslut. Det har hänt att medlemsstater anpassat sig till varandra när det gäller zonindelning, korridorer eller miljöskyddsåtgärder, men i många fall syftar samarbetet främst till att främja ömsesidig medvetenhet och informationsutbyte, snarare än till att åstadkomma gemensamma eller samordnade planeringsresultat. Skillnader avseende planeringscykler, havsplanernas rättsliga status, administrativa befogenheter och nationella prioriteringar står fortfarande i vägen för en djupare integration.

2.2.8. Samarbete med tredjeländer

De flesta medlemsstater samarbetar med tredjeländer, särskilt när det finns tungt vägande skäl att göra det, t.ex. gemensamma havsområden, ekosystem med migrerande arter eller gränsöverskridande sjöfartsverksamhet. I praktiken bedrivs sådant samarbete främst genom befintliga strukturer, såsom regionala havskonventioner, internationella organisationer och EU-projekt[29], snarare än genom formella bilaterala havsplaneringsavtal. Medlemsstater som

[28] EU har under årens lopp bidragit med betydande ekonomiskt stöd för utvecklingen av multilateralt samarbete kring havsplanering. Exempelvis har Interregprogrammet för Östersjöregionen gett stöd till samarbetsprojekt på detta område i över 20 år. Andra Interreg-program har också bidragit med finansiering, inklusive Interregprogrammet för södra Östersjöområdet (exempelvis via Seaplanspace) och Interregprogrammet för Östersjöregionen (exempelvis via Norsaic-projektet).

[29] Det finns flera pågående EU-finansierade havsplaneringsprojekt där länder utanför EU deltar (t.ex. Medigreen, NESBp). Interregprogrammen, där icke-medlemsstater deltar på samma villkor som

delar en sjögräns med länder utanför EU i Östersjön, Medelhavet, Svarta havet och Nordostatlanten rapporterar ett mer systematiskt bilateralt samarbete. I vissa havsområden har den geopolitiska utvecklingen påverkat kontinuiteten och omfattningen av det regionala och bilaterala samarbetet.

Samarbetet med tredjeländer befanns vara mest utvecklat när det gäller utformning av strategier och informationsutbyte. Medlemsstaterna deltar ofta i regionala plattformar och tekniska forum i syfte att utbyta uppgifter, anpassa sina miljömål och diskutera utvecklingen i olika sektorer, särskilt när det gäller miljöskydd, sjöfartssäkerhet, fiske och vattenbruk samt nya sätt att använda havet, såsom havsbaserad förnybar energi. Dessa interaktioner bidrar till att öka medvetenheten och förbättra den ömsesidiga förståelsen, men det är sällan de leder till samordnade eller gemensamt beslutade havsplaneringslösningar. I flera fall motiverades samarbetet av ett EU-finansierat projekt eller regionalt initiativ med en fastställd tidsram, vilket ledde till fragmenterade resultat eller till att samarbetet avslutades när finansieringen upphörde.

Det finns belägg för att samarbete med tredjeländer är effektivare när det bedrivs inom ramen för varaktiga regionala strukturer och kopplas till miljöskyldigheter som fastställts i internationella konventioner. Systematiska mekanismer för att omsätta sådant samarbete i konkreta havsplaneringsbestämmelser eller samordnade åtgärder för fysisk planering förekommer dock fortfarande endast i begränsad utsträckning. Sammantaget har framsteg gjorts när det gäller att upprätthålla en dialog och utbyta information. En kvarstående utmaning inför kommande planeringscykler är dock medlemsstaternas förmåga att på ett mer djupgående och konsekvent sätt integrera tredjelandsaspekter i genomförandet av havsplaneringen.

2.3. Problem med genomförandet

De erfarenheter av genomförandet av havsplanering som dokumenterats sedan den föregående rapporteringscykeln bekräftar att havsplanering numera är en central och väletablerad del av EU:s havsstyrning. Den fungerar i allt större utsträckning som en referensram för organisering av olika sätt att använda utrymmet till havs och söder politisk samordning på nationell nivå och havsområdesnivå. Samtidigt finns det ett antal områden där havsplaneringens roll skulle kunna stärkas ytterligare för att tillgodose föränderliga politiska mål och växande krav på havsområdena.

Den första utmaningen rör sektorsövergripande samordning mellan olika förvaltningsnivåer. Havsplaneringen ger redan en gemensam ram för fysisk planering där miljömål, ekonomiska mål och sociala mål beaktas. Det ökade samspelet mellan politikområdena energi, miljö, fiske, vattenbruk, transport, säkerhet och klimatanpassning medför dock växande förväntningar på att havsplaneringen ska underlätta samstämmighet, inte bara mellan olika sektorer, utan också mellan nationella, regionala och lokala myndigheter. I många medlemsstater är ansvaret för havsplaneringens genomförande fördelat på flera förvaltningsnivåer, vilket gör samordningsprocesserna mer komplexa. I de flesta fall finns det samordningsmekanismer, men det varierar hur effektiva de är. Erfarenheterna av genomförandet tyder på att havsplaneringens roll som ett stabilt samordnande inslag som länkar samman sektorspolitik, strategier, mål och

medlemsstater, ger också en särskild möjlighet att utveckla havsplaneringssamarbete med tredjeländer. Det finns flera exempel på sådana projekt inom Interregprogrammet för Svarta havet och Interregprogrammet Adrion (som omfattar Adriatiska och Joniska havet) samt i Medelhavsområdet.

genomförandeinstrument tvärs över förvaltningsnivåerna skulle kunna stärkas ytterligare. Den växande efterfrågan på utrymme gör dessutom att olika sektorer i allt större utsträckning måste verka i överlappande eller angränsande områden, vilket ökar behovet av planeringsstrategier där mångsidig användning byggs in från första början och i nära samarbete med berörda parter.

En annan utmaning gäller den regionala dimensionen och havsområdesdimensionen i havsplaneringen. Samarbete på havsområdesnivå har blivit ett standardinslag i havsplaneringsprocesserna, med stöd av regionala konventioner, EU-finansierade projekt och etablerade samarbetsplattformar. Geopolitiska överväganden samt skillnader i planeringscykler, nationella mandat och genomförandestrategier kan dock potentiellt begränsa den utsträckning i vilken regionala mål systematiskt återspeglas i de fysiska planeringsresultaten. Stärkta regionala strategier skulle kunna bidra till ett mer konsekvent sätt att hantera gemensamma belastningar, kumulativa effekter och gränsöverskridande infrastrukturbehov utan att inkräkta på nationella befogenheter.

En ytterligare utmaning rör vikten av att göra instrumenten mer förenliga med miljöpolitiken, särskilt havsmiljödirektivet och relaterade krav och ramar för bevarande och restaurering av natur, samt med målen för klimatanpassning. Havsplaneringsprocesserna är i allmänhet väl anpassade till dessa strategier ur ett förfarandemässigt perspektiv, särskilt genom strategiska miljöbedömningar och uppgiftsdelning. Mot bakgrund av att de politiska målen alltmer inriktas mot ekosystemens tillstånd, resiliens, restaurering och anpassning till klimatförändringarna finns det dock utrymme att ytterligare förtydliga havsplaneringen för att säkerställa att den bidrar till att dessa mål omsätts i fysiska planeringsval. Havsplaneringen kan göras tydligare genom att man i större utsträckning beaktar samspelet mellan land och hav, kusternas sårbarhet och de rumsliga effekterna av klimatdrivna förändringar samtidigt som man bibehåller stödet för en hållbar utveckling av sektorer inom den blå ekonomin.

En annan framväxande utmaning är hur uppgifter och kunskaper ska organiseras och användas. Betydande framsteg har gjorts när det gäller att utveckla infrastruktur för marina data och beslutsverktyg för havsplanering, ofta på grundval av initiativ på EU-nivå och regionalt samarbete. I takt med att havsplaneringen utvecklas ökar intresset för att stärka kopplingen till system för observation och övervakning av havet i syfte att stödja adaptiv planering, förbättra förståelsen av kumulativa effekter och stärka evidensbasen för beslutsfattande på alla politikområden.

Slutligen indikerar det ökande antalet EU-initiativ som rör havsrummet ett behov av större samstämmighet och förenkling i hela det politiska landskapet. I allt högre grad förväntas havsplaneringen verka i gränssnittet mellan flera sektorer, strategier, planer och rapporteringskrav. Detta återspeglar dess potential som integrerande kraft, men understryker också hur viktigt det är att havsplaneringen inte spär på styrningens komplexitet ytterligare, utan bidrar till att rationalisera den. Om mål, tidsplaner och informationsflöden inom olika politikområden i ännu högre grad anpassades till varandra skulle havsplaneringens ändamålsenlighet som centralt planerings- och samordningsinstrument kunna förbättras.

På det hela taget tyder de utmaningar som beskrivs ovan på att det finns möjligheter att bygga vidare på den solida grund som lagts genom havsplaneringsdirektivet. Erfarenheterna från flera på varandra följande planeringscykler utgör en stabil grund för överväganden om hur havsplaneringen som centralt inslag i EU:s världshavsförvaltning skulle kunna stärkas ytterligare, exempelvis i samband med den kommande översynen av havsplaneringsdirektivet

och utarbetandet av den framtida rättsakt för världshaven som tillkännagavs i den europeiska världshavspakten i juni 2025[30].

3. NÄSTA STEG

Den politiska och rättsliga ramen för EU:s marina vatten har utvecklats avsevärt sedan havsplaneringsdirektivet antogs. Havsplaneringen verkar i nuläget i ett sammanhang där havsbaserad förnybar energi byggs ut i allt snabbare takt, målen för skydd och restaurering av miljön stärks och säkerhets- och resiliensaspekterna blir alltmer centrala, samtidigt som förväntningarna på integrerad världshavsförvaltning växer. Denna utveckling understryker havsplaneringens strategiska betydelse som viktigt samordningsinstrument, men blottlägger samtidigt också dess begränsningar, både i fråga om utformning och genomförande.

Havsplanering erkänns allmänt som ett av få instrument som kan användas för att koppla samman sektorspolitik, miljömål och fysiska planeringsbeslut i olika marina områden. Samtidigt har erfarenheterna från genomförandet av havsplanering visat att det finns strukturella utmaningar. Bland dessa kan nämnas inkonsekventa tolkningar av centrala begrepp såsom ekosystemansatsen, varierande sätt att hantera samspelet mellan land och hav, ojämnt hänsynstagande till berörda parter, fragmenterade uppgifts- och övervakningsstrategier och begränsad kapacitet att samordna planeringsresultat som är gränsöverskridande eller involverar tredjeländer.

I detta sammanhang har en framtida rättsakt för världshaven tillkännagetts inom ramen för den europeiska världshavspakten. Genom pakten inrättas en gemensam EU-ram för att skydda världshavens hälsa och på ett hållbart sätt utveckla den blå ekonomin. Rättsakten för världshaven är avsedd som ett flaggskeppsinitiativ för världshavsförvaltning och kommer att utarbetas med översynen av havsplaneringsdirektivet som grund. Rättsakten syftar till att stärka och modernisera havsplaneringen som ett strategiskt verktyg som tjänar världshavspaktens prioriteringar och genomförandet av dessa, genom en ökad sektorsövergripande samordning på nationell nivå och genom en bättre organiserad havsområdesstrategi. Resultaten av den här genomföranderapporten kommer att utgöra en aktuell evidensbas för översynen av direktiv 2014/89/EU och utvecklingen av den framtida rättsakten för världshaven.

Sammanfattningsvis visar den här rapporten att havsplaneringen i EU har gått in i en ny mognadsfas, samtidigt som vissa utmaningar kvarstår. Många medlemsstater befinner sig nu i sin andra eller tredje planeringscykel och inriktar sig alltmer på att se över och göra riktade uppdateringar av havsplanerna samt följa upp genomförandet av planerna. Därmed finns det nu en möjlighet att röra sig i riktning mot en mer inkluderande, helhetsinriktad och målinriktad planering med tydligare regler för beslutsfattande, starkare kopplingar till övervakning och adaptiv förvaltning samt förbättrad samstämmighet, både mellan olika politikområden och mellan olika havsområden.

[30] COM(2025) 281; https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_sv.