

Bruxelles, den 9. juni 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

dato: 8. juni 2026

til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: 9714/26

Vedr.: Rådets konklusioner om EU's havnestrategi

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om EU's havnestrategi som godkendt af Rådet på samlingen den 8. juni 2026.

Rådets konklusioner om EU's havnestrategi

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

- meddelelse fra Kommissionen om EU's havnestrategi¹
- meddelelse fra Kommissionen om EU-strategien for den maritime industri²
- Rådets konklusioner om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig sektor for vandvejstransport med nul ulykker"³
- Rådets konklusioner om transport ad indre vandveje – forstå potentialet og støt det!⁴
- Rådets konklusioner om EU-strategien for den maritime industri⁵
- Rådets konklusioner om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"⁶
- Rådets konklusioner om den europæiske havpagt⁷
- Rådets konklusioner om maritim sikkerhed⁸
- Nicosiaerklæringen fra EU's ministre med ansvar for maritime anliggender om forbedring af søfarendes uddannelse og fremme af kvinders lige deltagelse i skibsfartsindustrien,

¹ Dok. ST 6926/26.

² Dok. ST 6987/26.

³ Dok. ST 8648/20.

⁴ Dok. ST 15144/18.

⁵ Dok. ST 10350/26.

⁶ Dok. ST 9976/17.

⁷ Dok. ST 15807/25.

⁸ Dok. ST 9946/21.

1. SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens meddelelse om EU's havnestrategi som en omfattende ramme, der tager fat på de vigtigste udfordringer, som europæiske havne, både søhavne og indlandshavne, står over for med hensyn til konkurrenceevne, bæredygtighed, modstandsdygtighed, sikkerhed, digitalisering, forvaltning og sociale aspekter, og som bygger på havnepolitikken fra 2013; PÅPEGER vigtigheden af en forholdsmæssig og effektiv gennemførelse og af at undgå unødvendige administrative og finansielle byrder i overensstemmelse med principperne om bedre regulering;
2. OPFORDRER Kommissionen TIL at vurdere effektiviteten af de eksisterende fora på EU-plan for gennemførelsen af denne strategi og om nødvendigt oprette nye fora;
3. ANERKENDER, at europæiske havne håndterer mere end 74 % af de varer, der ankommer til eller forlader Europa, og ca. 395 millioner passagerer om året, hvilket skaber betydelig økonomisk værdi og beskæftigelse; ANERKENDER, at havnenes strategiske rolle er blevet udvidet til at omfatte energiomstilling, vedvarende offshoreenergi, industriklynger, militær mobilitet og sikkerhed, herunder eksponering for organiseret kriminalitet, hybride trusler og ulovlig handel, der påvirker forsyningskædernes modstandsdygtighed og integritet; LÆGGER VÆGT PÅ diversiteten i havneøkosystemer, herunder geografiske, klimatiske og operationelle karakteristika;
4. ERKENDER, at der er søhavne, som på grund af deres unikke beliggenhed er særligt udsatte for eksterne trusler af militær og geopolitisk karakter, der stammer fra lande uden for EU, ANERKENDER derfor, at søhavne har særlige behov, der bestemmes af disse eksterne faktorer, OPFORDRER TIL EU-instrumenter til støtte for søhavne;
5. ANERKENDER indlandshavnes særlige rolle som integrerede komponenter i TEN-T-nettet med hensyn til at bidrage til multimodal logistik, dekarbonisering af transport og forsyningskædernes modstandsdygtighed; OPFORDRER TIL en differentieret og forholdsmæssig politiktilgang, der afspejler deres særlige karakteristika;
6. ANERKENDER, at havne på øer (som de vigtigste institutionelle fortalere for Unionens politik om økarakter) og i kystområder, regioner i den yderste periferi og oversøiske lande og territorier spiller en strategisk rolle for deres territorier; ANERKENDER, at disse havne er særligt eksponeret for konkurrencepres, klimarelaterede og sikkerhedsmæssige risici og yderligere omkostninger, og at små og mellemstore havne, herunder i tyndt befolkede regioner, står over for lignende udfordringer;

7. OPFORDERER TIL målrettet og fleksibel støtte inden for rammerne af relevante EU-instrumenter under hensyntagen til disse havnes særlige karakteristika, herunder deres rolle med hensyn til forsyningssikkerhed og militær mobilitet, samtidig med at den vigtige ledende og strategiske rolle, som Europas sø- og indlandshavne i TEN-T spiller, fortsat anerkendes og støttes, idet der sikres territorial kontinuitet og tages hånd om udfordringerne for havne nær knudepunkter uden for EU; UNDERSTREGER behovet for en forholdsmæssig tilgang for regionerne i den yderste periferi ved systematisk at foretage konsekvensanalyser af virkningerne af EU's lovgivningsforslag for disse regioner, navnlig for deres havnes funktion;
8. BEMÆRKER, at de regionale forhold i Unionen varierer betydeligt og kan påvirke gennemførelsen af strategien på forskellige måder, herunder vinterforhold, der påvirker operationerne; PÅPEGER, at vinterforholdene i visse regioner i betydelig grad kan påvirke havneoperationer og maritime aktiviteter i længere perioder hvert år; UNDERSTREGER, at der er behov for specifikt udstyr og operationelle ordninger for at garantere sikre og effektive vinteroperationer; LÆGGER VÆGT PÅ værdien af at tage hensyn til disse forskellige regionale betingelser, når der udvikles og anvendes relevante foranstaltninger, for at støtte en effektiv og modstandsdygtig gennemførelse i hele Unionen;

II. STYRKE KONKURRENCEEVNE, INNOVATION OG DIGITALISERING

9. ANERKENDER, at søhandelen i sagens natur er global, og at konkurrenceevnen påvirkes af omkostninger, standarder og lovgivningsmæssige betingelser, og LÆGGER VÆGT PÅ vigtigheden af at sikre lige vilkår på internationalt plan og håndtere forvridninger som følge af lovgivningsmæssige asymmetrier og tredjelands praksis;
10. SER MED TILFREDSHED PÅ de vejledende principper, som Kommissionen har fastsat for EU-støtte til havneprojekter i tredjelande, og UNDERSTREGER, at en sådan støtte bør underkastes solide konkurrenceevnetjek;
11. ANERKENDER havnenes centrale rolle i logistikkædernes konkurrenceevne og modstandsdygtighed samt deres eksponering for international konkurrence, idet det sikres, at EU-støttede projekter i tredjelande tager hensyn til den potentielle indvirkning på EU-havnenes konkurrencemæssige stilling;
12. UNDERSTREGER vigtigheden af aktivt at mindske bureaukratiet og forenkle processerne og OPFORDERER Kommissionen og medlemsstaterne TIL at fastlægge og gennemføre forenklingsforanstaltninger;
13. STØTTER bestræbelserne på at opnå fair markedsadgang i forbindelse med internationale engagementer og OPFORDERER TIL afbalancerede og ikkediskriminerende betingelser for EU-operatører på tredjelands havnemarkeder;

14. SER MED TILFREDSHED PÅ hensigten om at udstikke retningslinjer for vurdering af udenlandske investeringer i EU-havne og FREMHÆVER vigtigheden af at anvende kontrol på en risikobaseret, forholdsmæssig og ikkediskriminerende måde, anvende eksisterende rammer, undgå overlappning og sikre retssikkerhed, samtidig med at den økonomiske sikkerhed beskyttes, og der sigtes mod at undgå unødigt udenlandsk ejerskab af eller unødigt kontrol med kritiske havneinfrastrukturer og -operationer, herunder risici i forbindelse med infiltration af organiseret kriminalitet, navnlig dem, der er relevante for militær mobilitet og Unionens økonomiske sikkerhed; UNDERSTREGER i denne forbindelse behovet for at beskytte et attraktivt investeringsmiljø for europæiske havne og undgå at afskrække pålidelige investorer; BEMÆRKER, at det er nødvendigt at sikre adgang til finansielle ressourcer til gennemførelse af investeringsprojekter i EU's havne;
15. UNDERSTREGER behovet for at fremme EU's interesser med hensyn til standardisering af havne i relevante internationale fora; OPFORDRER medlemsstaterne til effektivt at anvende eksisterende screeningmekanismer og udveksle relevante oplysninger på EU-plan;
16. MINDER OM de forskellige havneforvaltningsmodeller og UNDERSTREGER, at forskellene heri skal respekteres fuldt ud;
17. ANERKENDER den rolle, som koncessions- og forpagtningsaftaler spiller med hensyn til at tiltrække investeringer, og OPFORDRER TIL en fortsat afbalanceret politiktilgang, der respekterer eksisterende havneforvaltningsmodeller, idet der samtidig sikres fleksibilitet, modstandsdygtighed, sikkerhed, bæredygtighed og et velfungerende indre marked, og samtidig med at der gennemføres af en bred vifte af investeringer med henblik på at fremme havnenes fortsatte udvikling;
18. BEKRÆFTER PÅ NY, at national kompetence med hensyn til havneforvaltning samt koncessioner og rammer for arealanvendelse i havne ikke bør påvirkes af fremtidige EU-initiativer;
19. ANERKENDER havnemyndighedernes og andre havneforvaltningsorganers skiftende rolle som strategiske koordinatore og TILSKYNDER TIL deres videre udvikling, samarbejde og effektive resultater i overensstemmelse med de nationale forvaltnings- og ejerskabsstrukturer;
20. UNDERSTREGER vigtigheden af finansiering af grundlæggende havneinfrastruktur, der er åben for generel anvendelse (såsom bølgebrydere, opmudring af adgangskanaler, vedvarende offshoreenergi, infrastruktur for alternative brændstoffer, offentligt tilgængelige kajer og fælles vej- og jernbaneadgang i havneområdet), og som har høj offentlig merværdi, og OPFORDRER Kommissionen TIL i forbindelse med revisionen af statsstøttereglerne at tage hensyn til disse elementer for at støtte havnenes økonomiske levedygtighed og konkurrenceevne. Der bør tages særlig hensyn til indlandshavne og mindre havne, perifere havnesystemer og øhavnesystemer, som ofte står over for strukturelle investeringsgab og begrænset indtægtsskabende kapacitet;

21. OPFORDRER Kommissionen TIL i forbindelse med revisionen af den generelle gruppefritagelsesforordning at tilpasse anvendelsesområdet (støttekategorier), tærsklerne og støtteintensitetsprocenten for gruppefritaget havnestøtte for bedre at afspejle de faktiske inflationsjusterede omkostninger ved de nødvendige investeringer i digitalisering, cybersikkerhed, energiomstilling, sikkerhed, modalskift og mobilitet med dobbelt anvendelse; OPFORDRER Kommissionen TIL at sikre forenkling og retssikkerhed og samtidig undgå yderligere administrative byrder; OPFORDRER Kommissionen TIL at sikre højere støtteintensiteter og forenklede procedurer for havne;
22. SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens tilsagn om at forenkle den reguleringsmæssige byrde, samtidig med at miljøbeskyttelsen opretholdes, herunder at revidere den delegerede retsakt om klimaklassificeringssystemet for at forbedre anvendeligheden, og den foreslåede forordning om fremskyndelse af miljøvurderinger, som fremskynder vurderinger gennem digitalisering, kortere tidsfrister og kombinerede procedurer;
23. NOTERER SIG de fælles principper for EU-finansiering og UNDERSTREGER, at disse bør forenkle procedurerne, forhindre yderligere bureaukrati og forblive neutrale med hensyn til forvaltnings- og koncessionsmodeller eller kontraktlige ordninger og således respektere de nationale systemers forskelligartede karakter, samtidig med at der sikres lige adgang til finansieringsmuligheder for havne af forskellig størrelse og geografisk beliggenhed;
24. BEKRÆFTER PÅ NY behovet for at gøre brug af forskellige finansieringskilder til investeringer til gavn for EU's havne. Sådanne finansieringskilder omfatter EU-kilder, nationale og private kilder samt finansiering, der rejses gennem samarbejde med nationale erhvervsfremmende banker og finansielle institutioner. I den forbindelse er målet at støtte deres udvikling på tværs af forskellige funktionelle områder såsom sikkerhed, cybersikkerhed, forsvar, energiomstilling, dekarbonisering, grønne skibskorridorer og moderne teknologier, samtidig med at der lægges vægt på vigtigheden af at tage hensyn til lokale forhold, når der ydes finansiel støtte til individuelle havne, og at deres særlige karakteristika, der bl.a. skyldes deres unikke beliggenhed, herunder begrænsninger for øer eller høj eksponering for eksterne trusler af militær og geopolitisk karakter, som kan være afgørende for særlige investeringsbehov, anerkendes;
25. OPFORDRER TIL forbedret koordinering og gennemsigtighed på tværs af EU's finansieringsinstrumenter for at sikre fleksibilitet, sammenhæng, tilgængelighed og tilpasning til strategiske prioriteter for EU's havne;

26. UNDERSTREGER behovet for at styrke det institutionelle samarbejde om udformningen og gennemførelsen af EU's havnepolitik – dette gælder navnlig på områder som kontrol med udenlandske direkte investeringer, overvågning af markedskoncentration og koordinering af Global Gateway under hensyntagen til gensidigt fordelagtige initiativer med tredjelande – og OPFORDERER Kommissionen TIL at undersøge mulighederne for at styrke havnesamarbejdet på EU-plan, herunder ved at bygge videre på og, hvor det er relevant, styrke eksisterende fora, herunder med inddragelse af myndigheder med ansvar for indre sikkerhed og retshåndhævende myndigheder, hvor det er relevant. I den forbindelse er målet at skabe et særligt rum for gensidig forståelse og fælles indsats for at forsvare de europæiske havnes fælles interesser, uden at dette berører fair konkurrence mellem havne og uden at pålægge medlemsstaterne eller Kommissionen nye byrder;
27. UNDERSTREGER den voksende strategiske vigtighed af at overvåge udenlandske direkte investeringer i havne i tredjelande, navnlig i Unionens nabolande, i lyset af deres potentielle indvirkning på EU-havnenes konkurrenceevne, udviklingen af omladningsknudepunkter, den militære mobilitet og forsyningskædernes modstandsdygtighed og sikkerhed;
28. NOTERER SIG revisionen af EU's fusionsretningslinjer og PÅPEGER behovet for at bevare en effektiv konkurrence, samtidig med at der tages hensyn til udviklingen i markedsstrukturerne, herunder vertikal integration, hvilket kan øge forudsigeligheden af trafikudviklingen og yde støtte til langsigtede investeringsstrategier;
29. PÅPEGER vigtigheden af at integrere havne i TEN-T yderligere gennem styrkede forbindelser til søhavnenes opland, herunder i regionerne i den yderste periferi, samt gennem multimodal integration af indlandshavne, og OPFORDERER TIL prioritering af konnektivitet mellem jernbane, veje med dobbelt anvendelse og indre vandveje, herunder beskyttelse af sejlbarhed, pålidelige sejlløb og havnebassiners funktionsdygtighed på centrale indre vandveje samt modstandsdygtige og effektive forbindelser på den sidste kilometer, hvor det er geografisk muligt. Fremme af modalskift bør være en prioritet, men hvor landvej er den eneste tilgængelige transportform, skal der også sikres konnektivitet til vejnettet, navnlig for mindre havne;
30. UNDERSTREGER vigtigheden af tilstrækkelig infrastrukturkapacitet og -kvalitet og OPFORDERER TIL styrket udvikling af havnerelateret infrastruktur, herunder multimodale forbindelser og tørhavne, hvor det er relevant, ud over investeringer i infrastruktur, der er direkte rettet mod havne;

31. UNDERSTREGER vigtigheden af at styrke multimodaliteten og integrationen af havne i logistikkæder samt sikre udvikling og effektiv udbredelse af digital og teknologisk innovation som afgørende faktorer for det europæiske havnesystems effektivitet, modstandsdygtighed og konkurrenceevne;
32. SER MED TILFREDSHED PÅ Kommissionens hensigt om at øge effektiviteten og digitaliseringen af havneoperationer og logistikkæder samt om yderligere at støtte modalskift og OPFORDRER TIL, at der lægges særlig vægt på status for havneområderne i lyset af de jernbaneoperationer, der udføres deri, med henblik på at forenkle og øge fleksibiliteten i jernbaneoperationer i havneområderne og dermed reducere ventetiden og optimere den operationelle kapacitet, samtidig med at sikkerhedskravene respekteres fuldt ud, og den grønne omstilling prioriteres; OPFORDRER Kommissionen TIL at vurdere tilstrækkeligheden af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer i denne henseende;
33. ANERKENDER, at offentlige indlandshavne og søhavne beliggende på TEN-T-nettet bidrager væsentligt til multimodal konnektivitet, modstandsdygtighed i forsyningskæden, energiomstilling, regional samhørighed og, hvor det er relevant, militær mobilitet, og OPFORDRER Kommissionen og medlemsstaterne TIL, hvor det er relevant, at tage hensyn til disse funktioner i forbindelse med gennemførelsen af relevante eksisterende EU-instrumenter og politikrammer;
34. SER MED TILFREDSHED PÅ forslaget til forordning om militær mobilitet og OPFORDRER TIL en hurtig gennemførelse heraf, der sikrer passende og fleksibel støtte til havneinfrastruktur med dobbelt anvendelse og tilhørende udstyr, herunder effektiv finansiering, der afspejler den aktuelle situation og den stigende efterspørgsel efter tilstrækkelig udbygget havneinfrastruktur, der er i stand til at håndtere strategiske forsyninger, militære transporter og andre relaterede operationer; MINDER OM vigtigheden af at gennemføre de tiltag, der er fastsat i tilsagnet om militær mobilitet 2024⁹;
35. SER MED TILFREDSHED PÅ bestræbelserne på at styrke den teknologiske førerposition og støtte udbredelsen af innovation og OPFORDRER TIL klarere veje til opskalering af digitale og teknologiske løsninger på tværs af havne;
36. TILSKYNDER TIL udvikling af digitale EU-initiativer og OPFORDRER TIL en effektiv og harmoniseret gennemførelse heraf for at undgå fragmentering og unødvendige yderligere krav;

⁹ Dok. ST 9225/24.

37. SER MED TILFREDSHED PÅ udviklingen af retningslinjer for datadeling og PÅPEGER vigtigheden af interoperabilitet, databeskyttelse og effektive logistikkæder, samtidig med at det UNDERSTREGER behovet for at sikre, at sådanne fremtidige retningslinjer ikke underminerer de fremskridt, som operatørerne og de kompetente myndigheder allerede har gjort;
38. UNDERSTREGER behovet for at sikre sammenhæng mellem EU's politikker og lovgivning, der påvirker havne og forbindelser til oplandet, herunder klima-, energi- og transportpolitikker, med henblik på at undgå kumulative lovgivningsmæssige og finansielle byrder, der sandsynligvis vil påvirke EU-havnenes konkurrenceevne;

III. ENERGIOMSTILLING, BÆREDYGTIGHED OG RENE INDUSTRIER

39. ANERKENDER, at havne er ved at blive strategiske energi- og industriknudepunkter og spiller en central rolle i dekarboniseringen og i energiomstillingen af Europas økonomi og samfund;
40. SER MED TILFREDSHED PÅ støtten til strømforsyning fra land og UNDERSTREGER, at udrulningen bør sigte mod økonomisk levedygtighed, konkurrenceevne og tilpasning til efterspørgslen, idet der sikres prisgennemsigtighed og undgås strandede aktiver, og idet der også tages hensyn til udfordringerne i forbindelse med TEN-T-havnes nettilslutning, og det anerkendes, at alternative løsninger såsom opladningsinfrastruktur på land kan være mere hensigtsmæssige for indlandshavne;
41. BEMÆRKER, at driftsudgifterne¹⁰ til strømforsyning fra land¹¹ varierer afhængigt af forskellene i elpriserne og de forskellige operationelle kompleksiteter; STØTTER initiativer, der tilskynder til anvendelse af strømforsyning fra land; OPFORDRER medlemsstaterne TIL at anerkende strømforsyning fra land som et strategisk element i energiomstillingen ved fuldt ud at integrere den i nationale mål, støtteordninger og planlægning i henhold til direktivet om vedvarende energi¹²;
42. OPFORDRER TIL, at EU's handlingsplan for elektrificering støtter EU-havnenes førerposition inden for maritim elektrificering, herunder styrket netintegration;
43. OPFORDRER til fremme af intelligente netløsninger, efterspørgselsstyring og effektiv anvendelse af eksisterende infrastruktur;

¹⁰ Driftsudgifter (OPEX).

¹¹ Strømforsyning fra land (OPS).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (omarbejdning)
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. ANERKENDER havnenes rolle inden for alternative brændstoffer og ren og kulstoffattig energi samt TEN-T-havnenes bidrag til at fremme grønne skibskorridorer med tredjelande; OPFORDRER TIL en større overensstemmelse mellem TEN-T, TEN-E og nationale planlægningsrammer, der udtrykkeligt afspejler el- og gasnetbehovene på land i forbindelse med dekarbonisering af havne og brændstofforsyning, herunder havneinfrastruktur, der er udformet til flere typer brændstoffer og brint;
45. MINDER OM vigtigheden af at lette og prioritere udrulningen af net til havne og af at sikre rettidig og effektiv tilslutning til havnerelaterede projekter;
46. ANERKENDER havnenes rolle med hensyn til at fastlægge passende betingelser for, hvornår alternative kulstoffattige og kulstoffrie brændstoffer kan lagres, påfyldes og håndteres i praksis og på sikker vis i de forskellige havneområder, under hensyntagen til deres operationelle og fysiske begrænsninger såvel som deres respektive roller i forbindelse med at lette og forsøge at tiltrække investeringer, der svarer til efterspørgslen (f.eks. gennem samarbejde i grønne korridorer, knudepunkter og tværsektorielle offentlig-private platforme); ANERKENDER markedets afgørende rolle med hensyn til at udvikle en forsyningskæde for rene brændstoffer i havneområder og SER MED TILFREDSHED PÅ yderligere foranstaltninger til at tilskynde til efterspørgsel efter bæredygtige brændstoffer, der fører til sikring af deres tilgængelighed, skalerbarhed og prisoverkommelighed;
47. OPFORDRER TIL et styrket samarbejde mellem havne, industriklynger og deres opland for at støtte energiomstillingen, rene industrier og løsninger inden for den cirkulære økonomi og OPFORDRER TIL aktiv støtte til hurtigere udstedelse af tilladelser og nettilslutning for at fremme udviklingen af disse industriklynger inden for eller i tilknytning til havneområder;
48. MINDER OM vigtigheden af at anvende ETS-indtægter til klimarelaterede formål og TILSKYNDER medlemsstaterne TIL i overensstemmelse med nationale prioriteter at støtte dekarboniseringen af søfartssektoren i hele værdikæden, herunder rederier, skibsværfter, eftermonteringsprojekter, udstyrsproducenter, teknologileverandører, brændstofleverandører og havne, og TILSKYNDER medlemsstaterne TIL at gøre brug af indtægterne fra inddragelse af skibsfart i EU ETS til at støtte sektorens energiomstilling, herunder flådefornyelse, grøn eftermontering, søtransportydelse til og fra øer, alternative brændstoffer og havneenergiinfrastruktur;
49. NOTERER SIG kommende ajourføringer og revisioner af relevant lovgivning, herunder EU ETS og FuelEU Maritime-forordningen, og betydningen heraf for havnenes konkurrenceevne og bidrag til opfyldelsen af Unionens mål om klimaneutralitet og dens klimamål; OPFORDRER til en koordineret tilgang til og vurdering af den akkumulerede virkning af alle nye eller reviderede regler;

50. NOTERER SIG de betænkeligheder, som flere medlemsstater har givet udtryk for med hensyn til ETS' indvirkning på EU-havnenes konkurrenceevne, navnlig for så vidt angår omdirigering af trafik, kulstoflækage og flytning af investeringer, og MINDER OM Kommissionens forpligtelse i henhold til ETS-direktivet til at overvåge gennemførelsen af ETS for søtransportaktiviteter for at afsløre undvigende adfærd og sætte en stopper for en sådan tidligt i forløbet; FREMHÆVER behovet for passende foranstaltninger til at afbøde sådanne risici, idet der tages særligt hensyn til regioner i den yderste periferi, i betragtning af EU-havnes eksponering for international konkurrence og deres rolle i globale logistikkæder, såvel som til øer og randområder; OPFORDERER Kommissionen TIL at intensivere sin overvågning og foreslå målrettede korrigerende foranstaltninger, navnlig i forbindelse med omladningsaktiviteter, samtidig med at de miljømæssige ambitioner bevares, og der sikres sammenhæng med internationale rammer såsom IMO-rammen; OPFORDERER Kommissionen TIL at give al sin støtte med henblik på at nå frem til en global aftale, der opfylder alle emissionsreduktionsmålene og -målsætningerne i IMO-strategien fra 2023 om drivhusgasser, efterfulgt af passende tilpasninger til den relevante EU-lovgivning for effektivt at undgå dobbelte finansielle betalinger og administrative byrder;
51. MINDER OM vigtigheden af på en teknologineutral måde at støtte investeringer i teknologier og infrastruktur i havne med henblik på dekarbonisering og energiomstilling. Havne bør derfor have adgang til støtte for at sætte dem i stand til at imødegå udfordringerne i forbindelse med udbredelsen af rene energiteknologier såsom flydende vind-, sol- og bølgeenergiinfrastruktur til produktion af ren og vedvarende energi og dermed bistå medlemsstaterne og interessenterne med at opbygge ægte europæisk ekspertise, styrke energiafhængigheden og fremme beskæftigelsen;
52. STØTTER bestræbelserne på at forenkle gennemførelsen af de lovgivningsmæssige rammer, samtidig med at miljøbeskyttelsen opretholdes. I den forbindelse bør målet være at undgå overlappning og sikre en sammenhængende, tværsektoriel tilgang for at lette udviklingen af havne, navnlig i forbindelse med tilladelsesprocedurer og i overensstemmelse med nærhedsprincippet;
53. SER MED TILFREDSHED PÅ udviklingen af en ramme for modstandsdygtighed over for klimaændringer, herunder værktøjer til vurdering af klimarisici; PÅPEGER behovet for klimasikring af havneinfrastruktur, samtidig med at det undgås at flytte risici til nærliggende byer, industri eller infrastruktur; PÅPEGER behovet for at udvikle en EU-dækkende ramme for vurdering af klimarisici i havne, herunder tørke, lave vandstande, oversvømmelser og vandløbs hydromorfologiske flygtighed, der påvirker indlandshavne, og for at fastlægge prioriterede tilpasningsforanstaltninger, der bygger på eksisterende politikker og værktøjer vedrørende klima, taksonomi og modstandsdygtighed;

IV. BESKYTTELSE OG SIKRING AF HAVNE

54. ANERKENDER den voksende vifte af sikkerhedstrusler, der påvirker havne, og behovet for at øge havneinfrastrukturernes sikkerhed og modstandsdygtighed;
55. UNDERSTREGER vigtigheden af, at strategien synkroniseres problemfrit med aktiviteter inden for militær mobilitet for at forbedre, lette og fremskynde store deployeringer af tropper og ressourcer fra EU's medlemsstater og tredjelande og dermed sikre sammenhæng med den indsats, der gøres inden for rammerne af NATO. Det påpeger ligeledes behovet for at sikre ressourcer til infrastrukturarbejder i havne beliggende i EU's militære mobilitetskorridorer;
56. FINDER DET DERFOR VÆRDIFULDT at overveje ejerskabsforholdene for elementerne i havneinfrastrukturen for at sikre hurtig adgang til havneområder under hensyntagen til inspektioner og revisioner samt transport af militært udstyr og andre spørgsmål, der er vigtige for sikringen af EU's sikkerhed;
57. UNDERSTREGER vigtigheden af, at havnestrategien lægger vægt på nye og voksende trusler mod havne, herunder terrorisme, sabotage, organiseret kriminalitet, korrupsion, cyberangreb og hybride angreb samt droner og andre ubemandede systemer;
58. SER MED TILFREDSHED PÅ bestræbelserne på at forbedre rammerne for maritim sikkerhed og imødegå nye trusler; NOTERER SIG det kommende forslag til en EU-ramme for at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne om baggrundskontrol af havnearbejdere som et risikobaseret redskab til forebyggelse og bekæmpelse af organiseret kriminalitet og ulovlige aktiviteter; GENTAGER behovet for at udarbejde retningslinjer med henblik på at fastsætte den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS) som den grundlæggende internationale ramme for håndtering af de voksende trusler fra organiseret kriminalitet og ulovlig handel;
59. SER MED TILFREDSHED PÅ initiativer til bekæmpelse af organiseret kriminalitet og korrupsion samt terrorisme, sabotage, cyberangreb, hybride angreb og droner og UNDERSTREGER vigtigheden af den europæiske havnealliance for bekæmpelsen af organiseret kriminalitet og narkotikahandel; STØTTER forholdsmæssige og effektive sikkerhedsforanstaltninger, der tager hensyn til de operationelle realiteter, samtidig med at unødvendige byrder undgås. Nye og forbedrede værktøjer for de retshåndhævende myndigheder og øget samarbejde med lande uden for EU er vigtige;
60. SER MED TILFREDSHED PÅ det styrkede samarbejde med tredjelande og internationale partnere om at forbedre havnesikkerheden, herunder i indlandshavne;

61. OPFORDRER TIL gennemførelse i hele EU af relevant lovgivning om cybersikkerhed og øget samarbejde mellem de kompetente myndigheder. Dette skal omfatte gensidig udveksling af data mellem de relevante (sikkerheds)myndigheder, navnlig udveksling af oplysninger mellem politi, told-, havne- og søfartsmyndigheder for at styrke forebyggelse, afsløring og effektiv bekæmpelse af organiseret kriminalitet og andre potentielt fjendtlige aktører i havne; SER MED TILFREDSHED PÅ den planlagte oprettelse af EU's tolldatacenter til indsamling, behandling og udveksling af data sammen med og mellem toldmyndigheder samt det eksisterende europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe), der sikrer forudgående toldrisikostyring;
62. ANERKENDER den afgørende rolle, som havne spiller for både militær mobilitet og modstandsdygtighed, idet de fungerer som væsentlige katalysatorer for bevægeligheden af militære tropper og militært udstyr, og samtidig også som vigtige civile knudepunkter for handel, energiforsyning og konnektivitet i hele Europa;
63. UNDERSTREGER, at alle fremtidige initiativer til beskyttelse og sikring af havne, herunder den kommende ramme for militær mobilitet, nøje bør afveje sikkerhedsmæssige og militære krav mod kontinuiteten i civile og kommercielle aktiviteter samt sikre prioriteret adgang til havneområder, hvis det er nødvendigt; ANERKENDER, at havne har brug for tilstrækkelig kapacitet og finansielle ressourcer til at reagere på geopolitiske chok og uforudsete situationer;

V. SOCIAL SAMHØRIGHED, FÆRDIGHEDER OG KVALITETSJOB

64. ANERKENDER havnenes rolle som afgørende katalysatorer for Unionens økonomiske udvikling, modstandsdygtighed og sociale og territoriale samhørighed; LÆGGER VÆGT PÅ vigtigheden af små og mellemstore havne i denne henseende, herunder havne på øer, i fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi, i tyndt befolkede områder, og havne, der understøtter strategisk og logistisk modstandsdygtighed;
65. SER MED TILFREDSHED PÅ, at EU's havnestrategi udtrykkeligt finder anvendelse på indlandshavne, FREMHÆVER indlandshavnes bidrag til den grænseoverskridende logistik inden for Europa og opretholdelsen af forsyningskæder; PÅPEGER, at mange krav (f.eks. vedrørende strømforsyning fra land) primært er skræddersyet til søfart, og at der burde have været taget endnu større hensyn til indlandshavnes specifikke tekniske og økonomiske parametre; UNDERSTREGER vigtigheden af adgang til finansieringsinstrumenter for indlandshavne; OPFORDRER TIL en passende repræsentation af alle havne i det planlagte råd for maritime erhverv og havne på højt niveau;

66. SER MED TILFREDSHED PÅ EU-havnestrategiens anerkendelse af søhavne som centrale knudepunkter for import og eksport af EU-varer og dermed en stærk prioritering af Unionens globale konnektivitet og konkurrenceevne;
 67. UNDERSTREGER, at der er behov for effektive foranstaltninger med henblik på tilpasning, omskoling og operationel uddannelse af arbejdsstyrken for at sikre, at den teknologiske omstilling fører til skabelse af kvalitetsjob, forbedrer arbejdsstyrkens sikkerhed og gør sektoren mere attraktiv for kvinder og unge;
 68. UNDERSTREGER vigtigheden af at sørge for et sikkert arbejdsmiljø for havnearbejdere, navnlig i betragtning af de stigende sikkerhedsrisici og havnenes centrale rolle i militær mobilitet, og OPFORDERER TIL regelmæssig uddannelse og øvelser.
-