



Bryssel den 9 juni 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

LÄGESRAPPORT

från: Rådets generalsekretariat

av den: 8 juni 2026

till: Delegationerna

Föreg. dok. nr: 9714/26

Ärende: Rådets slutsatser om den europeiska hamnstrategin

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om den europeiska hamnstrategin, som antogs av rådet vid mötet den 8 juni 2026.

Rådets slutsatser om den europeiska hamnstrategin

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

SOM BEAKTAR

- kommissionens meddelande om den europeiska hamnstrategin¹,
- kommissionens meddelande om EU:s strategi för sjöfartsindustrin²,
- rådets slutsatser om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU³,
- rådets slutsatser om transporter på inre vattenvägar – se potentialen och främja den!⁴,
- rådets slutsatser om EU:s strategi för sjöfartsindustrin⁵,
- rådets slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass⁶,
- rådets slutsatser om den europeiska världshavspakten⁷,
- rådets slutsatser om sjöfartsskydd⁸,
- Lefkosiaförklaringen från Europeiska unionens ministrar med ansvar för havsfrågor om förbättring av sjöutbildning och främjande av kvinnors lika deltagande i sjöfartsindustrin,

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. VÄLKOMNAR kommissionens meddelande om den europeiska hamnstrategin som en övergripande ram för att ta itu med de centrala utmaningar som europeiska hamnar, både kusthamnar och inlandshamnar, står inför när det gäller konkurrenskraft, hållbarhet, resiliens, säkerhet, digitalisering, styrning och sociala aspekter, med utgångspunkt i 2013 års hamnpolitik, BETONAR vikten av ett proportionellt och effektivt genomförande och av att undvika onödiga administrativa bördor och kostnader i linje med principen om bättre lagstiftning,
2. UPPMANAR kommissionen att bedöma hur effektiva befintliga forum på EU-nivå är för genomförandet av denna strategi och, vid behov, skapa nya,
3. KONSTATERAR att europeiska hamnar hanterar mer än 74 % av alla varor som kommer in i eller lämnar Europa och omkring 395 miljoner passagerare varje år, vilket skapar betydande ekonomiskt värde och sysselsättning, ÄR MEDVETET OM att hamnarnas strategiska roll har utvidgats till att omfatta energiomställning, havsbaserad förnybar energi, industrikluster, militär rörlighet och säkerhet, inbegripet exponering för organiserad brottslighet, hybridhot och olaglig handel som påverkar leveranskedjornas resiliens och integritet, FRAMHÅLLER att hamnarnas ekosystem ser olika ut, även geografiskt, klimatmässigt och operativt,
4. ÄR MEDVETET OM att det finns kusthamnar som på grund av sitt unika läge är särskilt utsatta för externa hot av militär och geopolitisk karaktär som har sitt ursprung utanför EU, KONSTATERAR därför att kusthamnar har särskilda behov som avgörs av dessa externa faktorer, EFTERLYSER EU-instrument till stöd för kusthamnar,
5. ÄR MEDVETET OM inlandshamnarnas särskilda roll som integrerade delar av TEN-T-nätet när det gäller att bidra till multimodal logistik, utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn och resiliens i leveranskedjorna, EFTERLYSER en differentierad och proportionell politisk strategi som återspeglar deras särdrag,
6. ÄR MEDVETET OM att hamnar på öar (som de främsta institutionella förespråkarna för unionens politik för ökaraktär) och i kustregioner, yttersta randområden samt utomeuropeiska länder och territorier har strategisk betydelse för sina territorier, ÄR MEDVETET OM att dessa hamnar är särskilt utsatta för konkurrenstryck, klimatrelaterade risker, säkerhetsrisker och merkostnader, och att små och medelstora hamnar, bland annat i glest befolkade områden, står inför liknande utmaningar,

7. UPPMANAR till riktat och flexibelt stöd inom ramen för relevanta EU-instrument, med beaktande av dessa hamnars särdrag, inbegripet deras betydelse för försörjningstryggheten och den militära rörligheten, samtidigt som man fortsätter att erkänna och stödja den viktiga drivande och strategiska roll som kust- och inlandshamnarna i TEN-T:s stomnät har, säkerställer territoriell kontinuitet och tar itu med utmaningarna för hamnar nära hav utanför EU, UNDERSTRYKER behovet av en proportionell strategi för de yttersta randområdena genom att systematiskt genomföra konsekvensbedömningar av hur EU:s lagstiftningsförslag påverkar dessa regioner, särskilt med avseende på hur deras hamnar fungerar,
8. NOTERAR att de regionala förhållandena i unionen varierar kraftigt och kan påverka genomförandet av strategin på olika sätt, bland annat med vinterförhållanden som påverkar verksamheten, BETONAR att vinterförhållandena i vissa regioner kan ha en avsevärd påverkan på hamnverksamheten och sjöfartsverksamheten under långa perioder varje år, UNDERSTRYKER att det krävs särskild utrustning och operativa arrangemang för att säkerställa en säker och effektiv verksamhet vintertid, FRAMHÅLLER värdet av att ta hänsyn till dessa olika regionala förutsättningar vid utarbetandet och tillämpningen av relevanta åtgärder, i syfte att stödja ett effektivt och resiliellt genomförande i hela unionen,

II. STÄRKA KONKURRENSKRAFTEN, INNOVATIONEN OCH DIGITALISERINGEN

9. ÄR MEDVETET OM att sjöfartshandeln till sin natur är global och att konkurrenskraften påverkas av kostnader, standarder och regleringsvillkor, och BETONAR vikten av att säkerställa lika villkor internationellt och ta itu med snedvridningar som följer av regleringsasymmetrier och tredjeländers praxis,
10. VÄLKOMNAR de vägledande principer som kommissionen fastställt för EU:s stöd till hamnprojekt i tredjeländer och UNDERSTRYKER att sådant stöd bör vara föremål för en gedigen konkurrenskraftskontroll,
11. ÄR MEDVETET OM hur avgörande hamnarna är för logistikkedjornas konkurrenskraft och resiliens och hur utsatta de är för internationell konkurrens, och säkerställer att EU-stödda projekt i tredjeländer tar hänsyn till den potentiella inverkan på EU-hamnarnas konkurrensläge,
12. UNDERSTRYKER vikten av att aktivt minska byråkratin och förenkla förfaranden och UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att fastställa och genomföra förenklingsåtgärder,
13. STÖDER strävan efter rättvist marknadstillträde i internationella åtaganden och EFTERLYSER balanserade och icke-diskriminerande villkor för EU-aktörer på tredjeländers hamnmarknader,

14. VÄLKOMNAR avsikten att tillhandahålla riktlinjer för bedömningen av utländska investeringar i EU:s hamnar och FRAMHÅLLER vikten av att tillämpa kontroller på ett riskbaserat, proportionellt och icke-diskriminerande sätt, tillämpa befintliga ramar, undvika dubbelarbete och säkerställa rättssäkerhet, samtidigt som man värnar den ekonomiska säkerheten och strävar efter att undvika otillbörligt utländskt ägande av eller otillbörlig utländsk kontroll över kritisk hamninfrastruktur och hamnverksamhet, inbegripet risker i samband med den organiserade brottslighetens infiltration, i synnerhet sådan infrastruktur och verksamhet som är relevant för militär rörlighet och unionens ekonomiska säkerhet, UNDERSTRYKER i detta avseende behovet av att värna om en attraktiv investeringsmiljö för europeiska hamnar och att undvika att avskräcka tillförlitliga investerare, NOTERAR behovet av att säkerställa tillgång till finansiella resurser för genomförande av investeringsprojekt i EU:s hamnar,
15. UNDERSTRYKER behovet av att främja EU:s intressen när det gäller standardisering inom hamnsektorn i relevanta internationella forum, UPPMANAR medlemsstaterna att effektivt tillämpa befintliga granskningsystem och utbyta relevant information på EU-nivå,
16. ERINRAR OM att hamnarnas styrningsmodeller ser olika ut och UNDERSTRYKER att dessa skillnader måste respekteras fullt ut,
17. ÄR MEDVETET OM den roll som koncessions- och markarrendeavtal har när det gäller att locka till sig investeringar och EFTERLYSER en fortsatt balanserad politisk strategi som respekterar hamnarnas befintliga styrningsmodeller och samtidigt säkerställer flexibilitet, resiliens, säkerhet, hållbarhet och en väl fungerande inre marknad samt främjar fortsatt utveckling av hamnarna genom genomförande av ett brett spektrum av investeringar,
18. BEKRÄFTAR att den nationella behörigheten i fråga styrning av hamnar, liksom koncessioner och markanvändningsramar i hamnar, inte bör påverkas av framtida unionsinitiativ,
19. ÄR MEDVETET OM hamnmyndigheternas och andra hamnledningars föränderliga roll som strategiska samordnare och UPPMUNTRAR deras fortsatta utveckling, samarbete och effektiva arbete i linje med nationella styrnings- och ägarstrukturer,
20. UNDERSTRYKER vikten av finansiering till grundläggande hamninfrastruktur som är öppen för allmänt bruk (såsom vågbrytare, muddring av inseglingrännor, havsbaserad förnybar energi, infrastruktur för alternativa bränslen, allmänt tillgängliga kajer och gemensamt tillträde till vägar och järnvägar inom hamnområdet) och som har ett högt mervärde för allmänheten, och UPPMANAR kommissionen att i samband med översynen av ramen för statligt stöd beakta dessa faktorer för att stödja hamnarnas ekonomiska bärkraft och konkurrenskraft; särskild hänsyn bör tas till inlandshamnar, mindre hamnar och hamnsystem i randområden och på öar, som ofta har strukturella investeringsgap och begränsad intäktsgenererande kapacitet,

21. UPPMANAR kommissionen att vid översynen av den allmänna gruppundantagsförordningen anpassa tillämpningsområdet (stödkategorierna), trösklarna och procentandelen av stödnivån för hamnstöd som omfattas av gruppundantag i syfte att bättre återspegla de faktiska inflationsjusterade kostnaderna för de investeringar som behövs för digitalisering, cybersäkerhet, energiomställning, säkerhet, trygghet, trafikomställning och rörlighet med dubbla användningsområden, UPPMANAR kommissionen att säkerställa förenkling och rättssäkerhet, samtidigt som ytterligare administrativa bördor undviks, UPPMANAR kommissionen att säkerställa högre stödnivåer och förenklade förfaranden för hamnar,
22. VÄLKOMNAR kommissionens åtagande att förenkla regelbördan och samtidigt skydda miljön, bland annat genom att se över den delegerade akten om EU:s klimattaxonomi för att förbättra användbarheten och förslaget till förordning om att påskynda miljöbedömningar, genom vilken bedömningar påskyndas genom digitalisering, kortare tidsramar och kombinerade förfaranden,
23. NOTERAR de gemensamma principerna för EU-finansiering och UNDERSTRYKER att dessa bör leda till förenklade förfaranden och till att ytterligare byråkrati undviks samt att de bör förbli neutrala när det gäller styrnings- och koncessionsmodeller och kontraktsmässiga arrangemang så att mångfalden av nationella system respekteras, samtidigt som man säkerställer rättvis tillgång till finansieringsmöjligheter för hamnar av olika storlek och med varierande geografiskt läge,
24. FRAMHÅLLER återigen behovet av att använda olika finansieringskällor för investeringar som gynnar EU:s hamnar; sådana finansieringskällor omfattar EU-källor samt nationella och privata källor liksom finansiering som mobiliseras genom samarbete med nationella investeringsbanker och finansinstitut; syftet i detta avseende är att stödja deras utveckling inom olika funktionella områden såsom säkerhet, cybersäkerhet, försvar, energiomställning, utfasning av fossila bränslen, gröna sjöfartskorridorer och modern teknik, samtidigt som man betonar vikten av att ta hänsyn till lokala förhållanden när ekonomiskt stöd ges till enskilda hamnar och att erkänna deras specifika särdrag som bland annat påverkas av deras unika läge, inbegripet begränsningar som kan uppstå på öar eller hög exponering för externa hot av militär och geopolitisk karaktär, vilka kan ge upphov till särskilda investeringsbehov,
25. EFTERLYSER förbättrad samordning mellan och insyn i EU:s finansieringsinstrument för att säkerställa flexibilitet, samstämmighet, tillgänglighet och anpassning till strategiska prioriteringar för EU:s hamnar,

26. UNDERSTRYKER behovet av att stärka det institutionella samarbetet vid utformningen och genomförandet av EU:s hamnpolitik; detta gäller särskilt på områden som kontroll av utländska direktinvesteringar, övervakning av marknadskoncentrationen och samordning av Global Gateway, med beaktande av ömsesidigt fördelaktiga initiativ med tredjeländer, och UPPMANAR kommissionen att undersöka olika alternativ för att stärka hamnsamarbetet på EU-nivå, bland annat genom att bygga vidare på och, när så är lämpligt, stärka befintliga forum, inbegripet med deltagande av myndigheter med ansvar för inre säkerhet och brottsbekämpande myndigheter, när så är lämpligt; syftet i detta avseende är att skapa en särskild plats för ömsesidig förståelse och gemensamma åtgärder för att försvara de europeiska hamnarnas gemensamma intresse, utan att det påverkar den rättvisa konkurrensen mellan hamnar och utan att ålägga medlemsstaterna eller kommissionen nya bördor,
27. UNDERSTRYKER den allt större strategiska betydelsen av att övervaka utländska direktinvesteringar i hamnar i tredjeländer, särskilt i unionens grannskap, mot bakgrund av den potentiella inverkan på EU-hamnarnas konkurrenskraft, utvecklingen av omlastningsnav, den militära rörligheten samt leveranskedjornas resiliens och säkerhet,
28. NOTERAR översynen av EU:s riktlinjer för företagskoncentrationer och BETONAR behovet av att bibehålla en effektiv konkurrens samtidigt som hänsyn tas till föränderliga marknadsstrukturer, inbegripet vertikal integration, som kan öka förutsägbarheten i trafikutvecklingen och stödja långsiktiga investeringsstrategier,
29. BETONAR vikten av att ytterligare integrera hamnar i TEN-T genom stärkta inlandsförbindelser för kusthamnar, även i de yttersta randområdena, samt genom multimodal integrering av inlandshamnar, och EFTERLYSER en prioritering av konnektivitet för järnväg, vägar med dubbla användningsområden och inre vattenvägar, inbegripet säkerställande av farbarhet, tillförlitliga farleder och hamnbassängers funktionsduglighet i stomnätets inlandshamnar samt motståndskraftiga och effektiva förbindelser för den sista kilometern, när så är geografiskt möjligt; främjandet av trafikomställning bör prioriteras, men där vägar är det enda tillgängliga transportsättet måste man också säkerställa förbindelser med vägnätet, särskilt för mindre hamnar,
30. UNDERSTRYKER vikten av tillräcklig infrastrukturkapacitet och infrastrukturkvalitet och UPPMANAR till större insatser för utveckling av hamnrelaterad infrastruktur, inbegripet multimodala förbindelser och inlandsterminaler, i förekommande fall, utöver infrastrukturinvesteringar som är direkt inriktade på hamnar,

31. UNDERSTRYKER vikten av att stärka multimodaliteten och integreringen av hamnar i logistikkedjorna samt säkerställa utvecklingen och ett effektivt införande av digital och teknisk innovation, som är avgörande faktorer för det europeiska hamnsystemets effektivitet, resiliens och konkurrenskraft,
32. VÄLKOMNAR kommissionens avsikt att förbättra hamnverksamhetens och logistikkedjornas effektivitet och digitalisering samt att ytterligare stödja trafikomställningen, och ANSER att särskild uppmärksamhet bör ägnas åt hamnområdenas status med tanke på den järnvägsverksamhet som bedrivs där, i syfte att förenkla och öka flexibiliteten i järnvägsverksamheten inom hamnar och därigenom minska väntetiderna och optimera den operativa kapaciteten, samtidigt som säkerhets- och skyddskraven respekteras fullt ut och den gröna omställningen prioriteras; UPPMANAR kommissionen att bedöma det befintliga regelverkets lämplighet i detta avseende,
33. ÄR MEDVETET OM att offentliga inlands- och kusthamnar som är belägna i TEN-T-nätet i hög grad bidrar till multimodal konnektivitet, resiliens i försörjningskedjan, energiomställning, regional sammanhållning och, i förekommande fall, militär rörlighet, och UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att när så är lämpligt beakta dessa funktioner vid genomförandet av relevanta befintliga EU-instrument och politiska ramar,
34. VÄLKOMNAR förslaget till förordning om militär rörlighet och EFTERLYSER ett snabbt genomförande av denna för att säkerställa ett lämpligt och flexibelt stöd till hamninfrastruktur med dubbla användningsområden och tillhörande utrustning, inbegripet effektiv finansiering som speglar dagens verklighet och den ökande efterfrågan på lämpligt utformad hamninfrastruktur som kan hantera strategiska leveranser, militära transporter och andra relaterade insatser; ERINRAR OM vikten av att genomföra de åtgärder som anges i åtagandet om militär rörlighet från 2024⁹,
35. VÄLKOMNAR insatserna för att stärka det tekniska ledarskapet och stödja införandet av innovation samt EFTERLYSER tydligare vägar för att bygga ut digitala och tekniska lösningar i alla hamnar,
36. UPPMUNTRAR utvecklingen av digitala EU-initiativ och EFTERLYSER ett effektivt och harmoniserat genomförande av dem, så att fragmentering och onödiga ytterligare krav kan undvikas,

⁹ Dok. ST 9225/24.

37. VÄLKOMNAR utarbetandet av riktlinjer för datadelning och BETONAR vikten av interoperabilitet, dataskydd och effektiva logistikkedjor, men UNDERSTRYKER samtidigt behovet av att säkerställa att sådana framtida riktlinjer inte undergräver de framsteg som redan gjorts av operatörer och behöriga myndigheter,
38. UNDERSTRYKER behovet av att säkerställa samstämmighet mellan EU:s politik och lagstiftning som påverkar hamnar och inlandsförbindelser, bland annat klimat-, energi- och transportpolitiken, i syfte att undvika kumulativa regelbördor och ekonomiska bördor som sannolikt skulle påverka EU-hamnarnas konkurrenskraft,

III. ENERGIOMSTÄLLNING, HÅLLBARHET OCH RENA INDUSTRIER

39. ÄR MEDVETET OM att hamnarna håller på att bli strategiska energi- och industrinav och att de spelar en nyckelroll i avkarboniseringen och energiomställningen i Europas ekonomi och samhälle,
40. VÄLKOMNAR stödet till landströmsförsörjning och UNDERSTRYKER att man vid utbyggnaden bör sträva efter ekonomisk bärkraft, konkurrenskraft och anpassning till efterfrågan på ett sätt som säkerställer pristransparens och undviker strandade tillgångar, och där man även tar hänsyn till utmaningarna som rör TEN-T-hamnarnas nätanslutning och erkänner att alternativa lösningar såsom landbaserad laddinfrastruktur kan vara lämpligare för inlandshamnar,
41. NOTERAR att driftskostnaderna¹⁰ för landströmsförsörjning¹¹ varierar beroende på skillnader i elpriser och operativ komplexitet; STÖDER initiativ för att uppmuntra användningen av landströmsförsörjning; uppmanar medlemsstaterna att erkänna el som tillhandahålls genom landströmsförsörjning som en strategisk del av energiomställningen genom att fullt ut integrera den i nationella mål, stödsystem och planering enligt direktivet om förnybar energi¹²,
42. ANSER att EU:s handlingsplan för elektrifiering bör underlätta för EU:s hamnar att gå i spetsen när det gäller elektrifiering av sjöfarten, inbegripet genom stärkt nätintegration,
43. EFTERLYSER främjande av lösningar för smarta nät, efterfrågestyrning och effektiv användning av befintlig infrastruktur,

¹⁰ På engelska ”OPEX”.

¹¹ På engelska ”OPS”.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (omarbetning)
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. ERKÄNNER hamnarnas roll när det gäller alternativa bränslen och ren och koldioxidsnål energi samt TEN-T-hamnarnas bidrag till att främja gröna sjöfartskorridorer med tredjeländer; ANSER att TEN-T, TEN-E och nationella planeringsramar i större utsträckning bör anpassas till varandra på ett sätt som uttryckligen speglar behoven av landbaserade el- och gasnät i samband med hamnars avkarbonisering och bränsleförsörjning, inbegripet för hamninfrastruktur som är utformad för flera typer av bränslen och vätgas,
45. ERINRAR OM vikten av att främja och prioritera nätutbyggnad för hamnar och av att säkerställa snabba och effektiva anslutningar för hamnrelaterade projekt,
46. ÄR MEDVETET OM hamnarnas roll när det gäller att fastställa lämpliga villkor enligt vilka alternativa bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp kan lagras, bunkras och hanteras på ett praktiskt och säkert sätt i de olika hamnområdena, med beaktande av deras operativa och fysiska begränsningar samt deras respektive roller när det gäller att främja och försöka locka till sig investeringar som motsvarar efterfrågan (exempelvis genom samarbete i gröna korridorer, knutpunkter och sektorsövergripande offentlig-privata plattformar); ERKÄNNER marknadens avgörande roll när det gäller att utveckla en leveranskedja för rena bränslen i hamnområden och VÄLKOMNAR ytterligare åtgärder för att stimulera efterfrågan på hållbara bränslen som leder till att man kan säkerställa deras tillgänglighet, skalbarhet och överkomlighet,
47. EFTERLYSER ett stärkt samarbete mellan hamnar, industrikluster och deras inlandsområden för att stödja energiomställningen, rena industrier och lösningar för en cirkulär ekonomi och EFTERLYSER aktivt stöd till påskyndad tillståndsgivning och nätanslutning för att underlätta utvecklingen av dessa industrikluster inom eller i anslutning till hamnområden,
48. ERINRAR OM vikten av att använda intäkterna från utsläppshandelssystemet för klimatrelaterade ändamål och UPPMANAR medlemsstaterna att, i enlighet med nationella prioriteringar, stödja utfasningen av fossila bränslen i sjöfartssektorn i hela värdekedjan, inbegripet rederier, varv, ombyggnadsprojekt, utrustningstillverkare, teknikleverantörer, bränsleleverantörer och hamnar och UPPMANAR medlemsstaterna att använda intäkterna från inkluderingen av sjöfart i EU:s utsläppshandelssystem för att stödja sektorns energiomställning, inbegripet förnyelse av flottan, gröna eftermonteringar, sjöfartstjänster på öar, alternativa bränslen och hamnenergiinfrastruktur,
49. NOTERAR kommande uppdateringar och översyner av relevant lagstiftning, inbegripet EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen, och deras betydelse för hamnarnas konkurrenskraft och bidrag till uppnåendet av unionens klimatneutralitetsmål och dess klimatmål och EFTERLYSER en samordnad strategi och bedömning av de samlade effekterna av eventuella nya eller reviderade regler,

50. NOTERAR de farhågor som flera medlemsstater gett uttryck för när det gäller utsläppshandelssystemets inverkan på EU-hamnarnas konkurrenskraft, i synnerhet när det gäller omlodning av trafik, koldioxidläckage och utlokalisering av investeringar, ERINRAR OM kommissionens skyldighet enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem att övervaka genomförandet av utsläppshandelssystemet när det gäller sjötransportverksamhet för att upptäcka agerande som syftar till att kringgå kraven för att förhindra sådant agerande i ett tidigt skede, BETONAR behovet av lämpliga åtgärder för att minska sådana risker, varvid särskild hänsyn bör tas till de yttersta randområdena, med beaktande av EU-hamnarnas utsatthet för internationell konkurrens och deras roll i de globala logistikkedjorna, samt till öregioner och randområden, UPPMANAR kommissionen att intensifiera sin övervakning och föreslå riktade korrigerande åtgärder, särskilt när det gäller omlastningsverksamhet, och samtidigt bevara miljöambitionerna och säkerställa samstämmighet med internationella ramar, såsom IMO-ramen, och UPPMANAR kommissionen att göra allt den kan för att nå en global överenskommelse som uppfyller alla utsläppsminskningsmål i IMO:s strategi för växthusgaser från 2023, följt av lämpliga anpassningar av relevant EU-lagstiftning för att effektivt undvika dubbla betalningar och administrativa bördor,
51. ERINRAR OM vikten av att stödja investeringar i teknik och infrastruktur för utfasning av fossila bränslen och energiomställning i hamnar på ett teknikneutralt sätt, varför hamnar bör ha tillgång till stöd för att kunna möta utmaningarna i samband med utbyggnaden av ren energiteknik, såsom infrastruktur för flytande vindkraft, solenergi och vågenergi för produktion av ren och förnybar energi, och därigenom hjälpa medlemsstaterna och berörda parter att bygga upp genuin europeisk expertis, stärka sitt energioberoende och öka sysselsättningen,
52. STÖDER insatserna för att förenkla genomförandet av regelverket och samtidigt värna miljöskyddet, varvid målet bör vara att undvika dubbelarbete och säkerställa en enhetlig, sektorsövergripande strategi för att underlätta hamnutveckling, särskilt när det gäller tillståndsförfaranden och i linje med subsidiaritetsprincipen,
53. VÄLKOMNAR utarbetandet av en ram för klimatesiliens, inbegripet verktyg för bedömning av klimatrisker, BETONAR behovet av klimatsäkring av hamninfrastruktur och av att samtidigt undvika att riskerna skjuts över på närliggande städer, industrier eller infrastruktur och BETONAR behovet av att utarbeta en unionsomfattande ram för bedömning av klimatrisker i hamnar, inbegripet torka, låga vattenstånd, översvämning och floders hydromorfologiska svängningar som påverkar inlandshamnar, och för identifiering av prioriterade anpassningsåtgärder med utgångspunkt i befintliga strategier och verktyg inom områdena klimat, taxonomi och resiliens,

IV. SKYDDA OCH SÄKRA VÅRA HAMNAR

54. ÄR MEDVETET OM det ökande antalet säkerhetshot som påverkar hamnar och behovet av att öka hamninfrastrukturens säkerhet och resiliens,
55. UNDERSTRYKER vikten av att strategin sömlöst synkroniseras med verksamhet på området militär rörlighet för att förbättra, underlätta och påskynda omfattande utplaceringar av trupper och resurser från EU:s medlemsstater och tredjeländer och säkerställa samstämmighet med de insatser som görs inom ramen för Nato, samt behovet av att säkerställa resurser för infrastrukturarbeten i hamnar som ligger längs EU:s korridorer för militär rörlighet,
56. ANSER därför att överväganden bör göras om ägarförhållandena i delar av hamninfrastrukturen i syfte att säkerställa snabbt tillträde till hamnområden, med beaktande av inspektioner och kontroller och förflyttning av militär utrustning, samt andra frågor som är viktiga för att säkerställa EU:s säkerhet,
57. UNDERSTRYKER vikten av att nya och ökande hot mot hamnar, inbegripet terrorism, sabotage, organiserad brottslighet, korruption, cyber- och hybridangrepp, samt drönare och andra obemannade system, belyses i hamnstrategin,
58. VÄLKOMNAR insatserna för att förbättra ramarna för sjöfartsskydd och ta itu med framväxande hot, NOTERAR det kommande förslaget om en EU-ram för att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller bakgrundskontroll av hamnarbetare, som ett riskbaserat verktyg för att förebygga och bekämpa organiserad brottslighet och olaglig verksamhet, och UPPREPAR behovet av att utarbeta riktlinjer för att klargöra Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS) som den grundläggande internationella ramen för att hantera de växande hoten från organiserad brottslighet och olaglig handel,
59. VÄLKOMNAR initiativ för att bekämpa organiserad brottslighet och korruption samt terrorism, sabotage, cyber- och hybridangrepp och drönare, UNDERSTRYKER den europeiska hamnalliansens betydelse för att bekämpa organiserad brottslighet och olaglig narkotikahandel och STÖDER proportionella och effektiva säkerhetsåtgärder som beaktar den operativa verkligheten och undviker onödiga bördor, varvid det är viktigt med nya och förbättrade verktyg för brottsbekämpande myndigheter och ökat samarbete med länder utanför EU,
60. VÄLKOMNAR ett förstärkt samarbete med tredjeländer och internationella partner för att förbättra hamnskyddet, även i inlandshamnar,

61. EFTERLYSER ett EU-omfattande genomförande av relevant cybersäkerhetslagstiftning och ett ökat samarbete mellan behöriga myndigheter, vilket måste inbegripa ett ömsesidigt utbyte av data mellan relevanta (säkerhets)myndigheter, särskilt informationsutbyte mellan polis-, tull-, hamn- och sjöfartsmyndigheter för att förbättra förebyggande, upptäckt och effektivt motverkande av organiserad brottslighet och andra potentiella fiendliga aktörer i hamnar och VÄLKOMNAR det planerade inrättandet av EU:s tulldatacentral för insamling, behandling och utbyte av data med och mellan tullmyndigheter, samt den befintliga europeiska kontaktpunkten för sjöfart som säkerställer avancerad hantering av lastrisker,
62. ERKÄNNER den viktiga roll som hamnar spelar för både militär rörlighet och resiliens, då de är viktiga möjliggörande faktorer för förflyttning av militära trupper och utrustning och samtidigt utgör viktiga civila knutpunkter för handel, energiförsörjning och konnektivitet i hela Europa,
63. UNDERSTRYKER att noggranna avvägningar måste göras mellan säkerhetskrav och militära krav och kontinuiteten i civil och kommersiell verksamhet i samband med alla framtida initiativ för att skydda och säkra hamnar, inbegripet den kommande ramen för militär rörlighet, och att prioriterat tillträde till hamnområden måste säkerställas vid behov, och ÄR MEDVETET OM att hamnarna behöver tillräcklig kapacitet och tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna reagera på geopolitiska chocker och nödsituationer,

V. SOCIAL SAMMANHÅLLNING, KOMPETENS OCH ARBETSTILLFÄLLEN AV GOD KVALITET

64. ERKÄNNER hamnarnas roll som viktiga drivkrafter för ekonomisk utveckling och resiliens samt för social och territoriell sammanhållning i unionen och BETONAR i detta avseende de små och medelstora hamnarnas betydelse, inbegripet de som ligger på öar, i avlägsna områden och i de yttersta randområdena, i glesbefolkade områden och de som ligger till grund för strategisk och logistisk resiliens,
65. VÄLKOMNAR att den europeiska hamnstrategin uttryckligen omfattar inlandshamnar, FRAMHÅLLER inlandshamnarnas bidrag till den inomeuropeiska gränsöverskridande logistiken och leveranskedjornas kontinuitet, BETONAR att många krav (t.ex. när det gäller landströmsförsörjning) i första hand är anpassade till sjöfarten och att inlandshamnarnas specifika tekniska och ekonomiska parametrar borde ha beaktats ännu mer, UNDERSTRYKER vikten av tillgång till finansieringsinstrument för inlandshamnar och EFTERLYSER en lämplig representation av alla hamnar i den planerade högnivånämnden för sjöfartsindustrin och hamnar,

66. VÄLKOMNAR att kusthamnarnas betydelse som viktiga inkörsportar för import och export av EU-varor erkänns i EU:s hamnstrategi och att unionens globala konnektivitet och konkurrenskraft därmed ges hög prioritet,
 67. UNDERSTRYKER att det behövs effektiva åtgärder för anpassning av arbetskraften, omskolning och operativ utbildning för att säkerställa att den tekniska omvandlingen leder till skapandet av arbetstillfällen av god kvalitet, förbättrar arbetstagarnas säkerhet och gör sektorn mer attraktiv för kvinnor och unga människor,
 68. UNDERSTRYKER vikten av att säkerställa en säker arbetsmiljö för hamnarbetare, särskilt med tanke på de ökande säkerhetshoten och hamnarnas nyckelroll för militär rörlighet och EFTERLYSER regelbunden utbildning och regelbundna övningar.
-