



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 5. marts 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	4. marts 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Vedr.:	MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET EU's havnestrategi

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 112 final.

Bilag: COM(2026) 112 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

EU's havnestrategi

{SWD(2026) 81 final}

1. INDLEDNING

I årtusinder har havne været møde- og transitsted for mennesker, varer og idéer. De havnebyer, vi kender i dag, er opstået på baggrund af det høje aktivitetsniveau omkring havnene. Senere er deres rækkevidde blev udvidet yderligere, idet der opstod regional og global handel. I dag **afhænger EU's industrielle styrke og eksportkapacitet af dens evne til at sikre en fast forbindelse med de globale handelsstrømme.** Havnene udgør vigtige grænseflader mellem den europæiske økonomi og de internationale markeder. Derudover fungerer havnene som **livlinier, som bør bevares, for øer, kystområder og regioner i den yderste periferi.**

Geopolitikken foregår direkte gennem vores forsyningskæder, og vores havne er afgørende for **Europas sikkerhed og strategiske autonomi.** Havnene skal udvide kapaciteten, dekarbonisere, digitalisere og styrke sikkerheden – parallelt og i stor skala. **De har potentiale til at blive hjemsted for ny industri, ren energi og innovationsklynger og spiller allerede i dag en afgørende rolle for EU's energiforsyning, forsvar og den blå økonomi.**

Omstillingen skaber muligheder for havnene og EU's økonomi. Men samtidig eksponeres havnene for nye sårbarheder og ansvarsområder – fra bekæmpelse af organiserede kriminelle netværk, cyber- og dronetrusler til håndtering af bekymringer om udenlandsk ejerskab og øget konkurrence fra tredjelande. Mens globale magter kæmper for at udvide eller beskytte deres indflydelsesområder, risikerer havnene at blive en slagmark. Vi skal styrke havnene i deres funktion som konkurrencedygtige handelsknudepunkter og støtte dem som kritisk infrastruktur for EU's økonomiske sikkerhed og som offentlige tjenesteydere for vores samfunds modstandsdygtighed.

Mere end 3,4 milliarder ton eller 74 % af de varer, der kommer ind i eller forlader Europa, samt omkring 395 millioner passagerer håndteres hvert år i **EU's havne**¹. EU tegner sig for næsten tre millioner havneanløb om året, hvilket svarer til 23 % af havneanløbene på verdensplan. Deres økonomiske fodaftryk nåede en omsætning på ca. 90 mia. EUR i 2022 og ca. 423 000 direkte arbejdspladser². Det transeuropæiske transportnet er baseret på 283 søhavne, 223 indlandshavne og 44 blandede havne. Små og mellemstore havne leverer vigtige tjenesteydelser i regioner i den yderste periferi, fjerntliggende områder, på øer og yderst specialiserede markeder. Havneaktørerne omfatter havnemyndigheder, terminaloperatører, slæbebådsoperatører, lodser, leverandører af bunkrings- og havnemodtagefaciliteter, der tilbyder tjenesteydelser til rederier, logistikvirksomheder og andre interessenter.

I en omfattende høringsproces³ bekræftede industrien, medlemsstaterne og andre interessenter behovet for at styrke konkurrenceevnen, styrke havnenes rolle i energiomstillingen, dekarbonisere, forbedre sikkerheden og modstandsdygtigheden, få adgang til finansiering og gøre havnene til sikrere og mere trygge arbejdspladser. Havnenes forskellighed med hensyn til størrelse, beliggenhed, markedssegmenter, forvaltningsmodeller og interessenter nødvendiggør en bred og fleksibel tilgang.

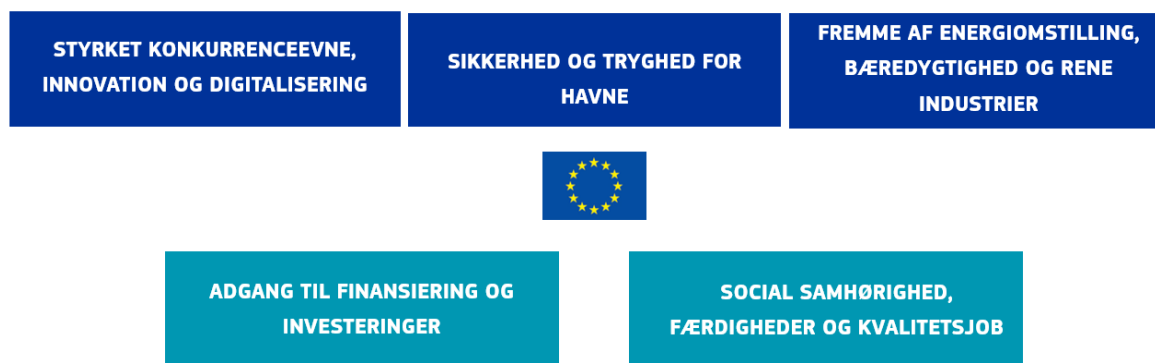
¹https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EU-Ports-Strategy_da.

EU skaber i dag en ramme for de europæiske havnes fremtid med udgangspunkt i havnepolitikken fra 2013. EU's havnestrategi samler igangværende og nye initiativer, forenklingsforanstaltninger og retningslinjer for gennemførelse af gældende lovgivning⁴.

EU's havnestrategi: de fem søjler



2. STYRKET KONKURRENCEEVNE, INNOVATION OG DIGITALISERING

2.1. Opretholdelse af den globale konkurrenceevne

Denne strategi støtter EU's havne i at bevare og styrke deres konkurrenceevne. Den fokuserer på innovation og digitalisering, forbedrede baglandsforbindelser, fælles EU-finansieringsprioriteter, lovgivningsmæssig forenkling og udvikling af nye forretningsmuligheder.

Søhandelen er i sigens natur global. EU's havne indgår derfor både i et samarbejde og i en konkurrence med havne verden over, hvilket gør disse forbindelser komplekse og mangesidede. EU's havne og virksomheder samarbejder med havne i tredjelande på områder som ren energi og alternative brændstoffer og investerer som led i globale logistikkæder i udlandet. Disse aktiviteter støttes af flere initiativer på EU- og internationalt plan.

Omkostninger (herunder forbundet med energi, arbejdskraft, statsstøttede investeringer) og ikke-omkostningsrelaterede faktorer (især gældende standarder og love) har en indvirkning på havnenes konkurrenceevne. Uensartede retlige rammer (for miljømæssige, sociale og andre aspekter) og aggressive investeringsstrategier giver anledning til stor bekymring med hensyn til de lige konkurrencevilkår. Kommissionen forbereder ajourføringen af EU's emissionshandelssystem i tredje kvartal 2026, efterfulgt af den planlagte revision af FuelEU Maritime-forordningen. Denne ajourføring vil bl.a. tage højde for eventuelle gennemførelsesproblemer, der påvirker de europæiske havnes konkurrenceevne, navnlig risikoen for omdirigering af trafik til omladningshavne uden for EU.

Ud over prissætning er tjenesteydelsernes kvalitet og effektive baglandsforbindelser fortsat nøglefaktorer for havnenes konkurrenceevne. EU støtter desuden sektoren ved at fastlægge finansieringsprioriteter (se bilag 1). Gennem sine programmer støtter Unionen investeringer til

⁴ EU's havnestrategi omhandler transportaspekter forbundet med sø- og indlandshavne. Andre sektorer i den blå økonomi, navnlig turisme, fiskeri og lystbådehavne, er omfattet af den europæiske havpagt, EU's strategi for bæredygtig turisme og de europæiske strategier for regionerne i den yderste periferi, kystregioner og øer.

styrkelse af bæredygtighed, konkurrenceevne, konnektivitet og modstandsdygtighed⁵. EU's strategi for den maritime industri omfatter planer for yderligere foranstaltninger vedrørende maritim produktion og skibsfart.

I visse tilfælde yder EU også finansiering til havne i kandidatlande samt til havneprojekter inden for diverse aspekter i tredjelande. Med denne strategi fastlægger Kommissionen klare principper (bilag 1), som vil danne grundlag for at **prioritere gensidigt fordelagtige initiativer i havne i tredjelande**. Kommissionen, EU-Udenrigstjenesten, EU's finansielle institutioner og medlemsstaterne bør anvende disse principper i deres initiativer og styrke koordineringen og informationsudvekslingen i overensstemmelse med EU's konkurrenceregler.

Adgangen til tredjelandes havnemarkeder bør være baseret på retfærdige og ikkediskriminerende betingelser for operatører fra EU og partnerlande. Navnlig vil EU overveje, om der fortsat skal gives adgang til udenlandske markeder i følsomme sektorer – såsom havnetjenester – hvor EU-operatører ikke får tilsvarende adgang i et tredjeland. **Kommissionen vil anvende principperne i denne strategi i forhandlinger om internationale aftaler og samarbejdsrammer**. Kommissionen vil fortsat arbejde for markedsadgang i forhandlinger om frihandelsaftaler og vil **sammen med Tjenesten for EU's Optræden Udadtil (EU-Udenrigstjenesten) samarbejde med tredjelande for at fremme retfærdige investeringsvilkår og adgang for EU-virksomheder** til havneinfrastruktur og -aktiviteter. Tilbudsgivere fra lande, der udelukker EU-operatører, eller fra lande, som EU ikke har indgået aftaler med, der sikrer retfærdig og ikkediskriminerende adgang, bør ikke have ubegrænset adgang til EU's havnerelaterede koncessioner og offentlige indkøb.

Endelig bør **medlemsstaterne og deres standardiseringsorganer spille en ledende rolle i fastsættelsen af globale tekniske standarder i relevante internationale fora**, herunder ISO. Kommissionen vil støtte disse bestræbelser gennem et nyt arbejdsforløb om innovative havne og terminaler under forummet på højt plan om europæisk standardisering⁶.

2.2. EU-havnenes økonomiske sikkerhed

Europæiske havne er førende på verdensplan inden for søtransport og logistikkæder og tiltrækker således investeringer. Det er positivt og nødvendigt med investeringer, men de kan indebære sikkerhedsrisici, afhængigt af hvor de kommer fra. Udenlandsk ejerskab eller indflydelse i strategiske havneaktiver kan rejse legitime spørgsmål om den langsigtede overensstemmelse med EU's økonomiske sikkerhedsinteresser, navnlig når der er tale om involvering af statsstøttede aktører. Kommissionen håndterer allerede udenlandsk indflydelse og økonomisk sikkerhed gennem flere horisontale instrumenter⁷ for at sikre, at virksomheder,

⁵ Kommissionen støtter gennem Global Gateway-strategien og Clean Energy Ministerial initiativer såsom Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs (GGGSC) og den økonomiske korridor Indien-Mellemøsten-Europa (IMEC) eller projekter såsom "Future-Ready Shipping in Africa" samt potentielle nye initiativer under Middelhavspagten. EU's strategiske tilgang til Sortehavsregionen vil styrke samarbejdet med tredjelande, multilaterale organisationer og finansielle institutioner, samtidig med at EU's konkurrenceevne bevares.

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en.

⁷ Herunder forordningen om screening af udenlandske direkte investeringer, forordningen om udenlandske subsidier, direktivet om modstandsdygtigheden i kritiske enheder og NIS2-direktivet, som også omfatter cybersikkerhedsaspekter.

der modtager udenlandsk statsstøtte, ikke opnår urimelige konkurrencefordele på EU's indre marked.

I den fælles meddelelse om styrkelse af EU's økonomiske sikkerhed⁸ opfordres der til en mere besluttsom EU-indsats for at begrænse højrisikoenheders ejerskab af, kontrol med og aktiviteter ved kritisk infrastruktur. Dette kan mindske risikoen for teknologisk fastlåsning eller afhængighed af (højrisiko-) leverandører. Det kan også forhindre højrisikoenheder i at få adgang til EU-finansierede initiativer og støtte udviklingen af pålidelige leverandører af kritiske delkomponenter.

For at sikre en konsekvent gennemførelse af reglerne vil Kommissionen **udarbejde retningslinjer til medlemsstaterne om vurdering af udenlandske investeringer i overensstemmelse med EU's internationale forpligtelser**. Retningslinjerne vil være baseret på en systemisk tilgang, der omfatter alle relevante havneoperatører i henhold til deres rolle i kritiske forsyningskæder. Dette gælder navnlig havne, der er omfattet af kravene i forordningen om militær mobilitet. Retningslinjerne vil navnlig indeholde tærskler og kriterier for udenlandsk indflydelse, herunder indflydelse på strategiske beslutninger, kontrol med aktiviteter og afhængighed af højrisikoleverandører af udstyr. Der vil følge en **ramme for kortlægning og overvågning af udenlandske investeringer i EU-havne** i overensstemmelse med forordningen om screening af udenlandske direkte investeringer og EU's meddelelse om økonomisk sikkerhed.

Ud fra et forsvarsmæssigt perspektiv bør medlemsstaterne i overensstemmelse med forslaget til forordning om militær mobilitet⁹ **forebygge, afbøde og håndtere de risici, der er forbundet med udenlandsk ejerskab af og kontrol med strategiske havneinfrastrukturer med dobbelt anvendelse og de dermed forbundne aktiviteter**. Medlemsstaterne bør foretage en omfattende vurdering af de relevante havne for at mindske risici for udenlandsk ejerskab, operationel kontrol og udstyr fra højrisikoleverandører. Desuden skal medlemsstaterne etablere rammer for rettidig adgang til kritiske transportressourcer, herunder havne, når der ikke kan mobiliseres alternative foranstaltninger såsom indgåelse af kontrakter inden for den krævede tidsramme. **Medlemsstaterne bør sikre muligheden for at opnå midlertidig offentlig kontrol over eller brugsret til strategisk infrastruktur, aktiver eller udstyr med dobbelt anvendelse i henhold til national ret**. Kommissionen minder om betydningen af en hurtig vedtagelse af forslaget til forordning om militær mobilitet og opfordrer medlemsstaterne til at sikre en fuld og hurtig gennemførelse af de nødvendige foranstaltninger.

2.3. Innovation til EU's havne

Innovation har fungeret som drivkraft for effektivitets- og konkurrenceevnegevinster på tværs af havnesektoren. En bredere anvendelse af nye teknologier såsom kunstig intelligens kombineret med en efterspørgsel efter innovative løsninger til at imødegå nutidens udfordringer (bæredygtighed, energieffektivitet, sikkerhed og tryghed) åbner dørene for flere innovative europæiske løsninger i havnene. På trods af omfattende EU-forskning og langsigtet FoU-finansiering resulterer de europæiske innovative løsninger imidlertid ikke i en bredere markedsudbredelse. For at sikre en udbredelse ud over pilotfasen **vil Kommissionen lægge større vægt på dette mål i fremtidige Horisont Europa-initiativer, herunder**

⁸ JOIN (2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

flagskibsemnet "Fremtidens havne" til en værdi af 21 mio. EUR¹⁰ samt kommende indkaldelser under Horisont Europa.

For at støtte dette mål vil Kommissionen styrke Unionens teknologiske førerposition inden for anvendelse af alternative brændstoffer, elektrificering, design, eftermontering af udstyr, energieffektivitet og digitalisering samt inddrage energikonverteringssystemer, cirkularitet og digitale løsninger. Kommissionen vil søge at styrke det offentlig-private samarbejde under Horisont Europa-rammeprogrammet for 2028-2034 på prioriterede områder baseret på en porteføljetilgang. Inden for transport ad vandvejen vil dette bygge på resultaterne af det nuværende samprogrammerede partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje (ZEWT) med henblik på at styrke og udvide EU's indsats på dette område for at fremme synergier og stordriftsfordele mellem dekarbonisering, digitalisering, automatisering og cirkularitet i det bredere vandøkosystem.

Med dedikerede workshoper og teknisk bistand kan BlueInvest¹¹ bidrage til afprøvning af nye teknologier, markedsvalidering, yde teknisk bistand samt støtte fundraising og markedsaccept, især for små og mellemstore havne. Desuden vil det nye videns- og innovationsfællesskab for vand-, hav- og søfartssektorer og -økosystemer under Det Europæiske Institut for Innovation og Teknologi (EIT) integrere havnene i "innovationsviden-trekanten" mellem universiteter, forskningsinstitutioner og virksomheder.

Sektorinteressenter bør støtte udbredelsen og formidlingen af EU-finansieret forskning, udveksle bedste praksis og udvikle partnerskaber og nye forretningsmodeller, der rækker ud over specifikke/lokale udfordringer. De bør imødekomme markedsbehovene generelt, herunder de små og mellemstore havnes behov. Medlemsstaterne opfordres også til at strømline planlægnings- og tilladelsesprocedurer for at muliggøre en hurtig indførelse af innovation i havnene.

2.4. Effektive og digitale aktivitets- og logistikkæder i havnene

Forværringen i de gennemsnitlige ventetider i større EU-havne i 2024¹² viste, hvordan konnektiviteten til søs i stigende grad begrænses af terminalernes produktivitet og baglandsforbindelser og ikke kun af adgangen til havet¹³. Aktiviteterne hæmmes af ineffektive jernbaneforbindelser og ineffektive forbindelser ad indre vandveje kombineret med større fartøjer og begrænset plads. Ved at styrke disse forbindelser vil transittiderne og -omkostningerne kunne nedbringes, forsyningskæderne vil kunne forbedres, og handelen inden for EU og med partnere, herunder havne i Middelhavsområdet, vil kunne støttes.

Det europæiske maritime rum udgør en nøglekomponent i det transeuropæiske transportnet. I den kommende arbejdsplan for det europæiske maritime rum vil koordinatoren på området prioritere udviklingen af bæredygtige og grønne knudepunkter og forbindelser for nærskibstrafik, fremme samarbejdet havnene imellem med fokus på mindre havne, opgraderingen af den maritime infrastruktur og integrationen med jernbanetransport og

¹⁰ "Fremtidens havne" i Horisont Europas arbejdsprogram for 2026-2027 fremmer udbredelse på tværs af små og mellemstore havne. Flagskibsprojektet vedrørende den strategiske energiteknologiplan mindsker risikoen ved teknologier til vedvarende brændstoffer. Horisont 2020 og Horisont Europa har samlet ydet 218 mio. EUR til støtte for innovation i havnene.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en.

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight, første kvartal 2025, 28.2.2025.

transport ad indre vandveje. For yderligere at støtte modalskiftet vil Kommissionen **skærpe reglerne om adgang til jernbaneservicefaciliteter¹⁴** og foreslå en **handlingsplan for transport ad indre vandveje for perioden 2028-2034**, som også vil fokusere på indlandshavne.

Dette skal suppleres af **medlemsstaterne og interessenter fra industrien, som bør give højere prioritet til baglandsforbindelser via jernbane og indre vandveje¹⁵**. Det er afgørende for konkurrenceevnen at kunne tilpasse sig og reagere hurtigt på nutidens udfordringer, og derfor **bør havnekoncessioner og forpagtningskontrakter sikre en tilstrækkelig fleksibilitet**. Medlemsstaterne opfordres til at **strømline planlægningen af arealanvendelse og tilladelsesprocedurerne for at muliggøre en hurtig udvikling af yderligere områder til havneformål**, samtidig med at miljøet og menneskers sundhed beskyttes i overensstemmelse med den foreslåede forordning om fremskyndelse af miljøvurderinger¹⁶.

Digitale applikationer kan optimere havneanløb, forbedre ekspeditionstider, nedbringe ventetider og optimere ressourceanvendelsen, samtidig med at emissionerne reduceres, og sikkerheden og trygheden styrkes. EU's digitale initiativer¹⁷ vil lette B2G-indberetning og toldprocesser. Desuden støtter CEF Digital udrulningen af 5G-teknologier i havnene.

B2B-dataudveksling er fragmenteret og ofte bundet til proprietær software. En bedre systemintegration kan forbedre synligheden i forsyningskæden uden at stille krav om centraliserede platforme og samtidig beskytte eksisterende IT-investeringer. Kommissionen **vil udarbejde EU-retningslinjer for effektiv datadeling i transportkæden** kombineret med medlemsstaternes foranstaltninger¹⁸.

2.5. Et velfungerende indre marked og retfærdig konkurrence

Et velfungerende indre marked udgør en konkurrencefordel for EU's havne. Derudover støtter det Europas strategiske autonomi og sikrer beskæftigelsen i havnesektoren. EU's havnepolitik fra 2013¹⁹ havde fokus på handel og det indre marked. Der er opnået synlige fremskridt, men den inkonsekvente gennemførelse af reglerne for det indre marked på tværs af medlemsstaterne, udviklingen i havnemarkedsstrukturene og de langsomme tilladelsesprocesser bringer EU's konkurrencefordele i fare.

EU's statsstøttere regler danner ramme om medlemsstaternes finansiering af havne og skaber juridisk klarhed, gennemsigtighed og forudsigelighed. De reviderede regler om havne og maritime forbindelser i afgørelsen om tjenesteydelser af almen økonomisk interesse giver medlemsstaterne mulighed for mere effektivt at støtte mindre havne på tværs af øer, kystområder og regioner i den yderste periferi²⁰. Havnene skal også tage nye udfordringer op (inden for sikkerhed, cybersikkerhed, digitalisering, militær mobilitet og omskoling af

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ I overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1679, artikel 29 i forordningen om jernbaneinfrastrukturkapacitet og ved anvendelse af høringsbestemmelserne i forordningen om havnetjenester.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ F.eks. det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe), elektronisk godstransportinformation (eFTI) og den kommende revision af EU-toldkodeksen.

¹⁸ Under det europæiske datainfrastrukturkonsortium, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

havnearbejdere med hensyn til nye teknologier), og finansieringen af investeringer i den henseende bør ikke forvride konkurrencen. Kommissionen er i øjeblikket **i gang med at revidere Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 ("den generelle gruppefritagelsesforordning")**. I den forbindelse vil Kommissionen, hvor det er relevant, også i lyset af resultatet af den offentlige høring, vurdere, **om det er nødvendigt at ændre tærsklerne og give yderligere vejledning**, med eksempler og fortolkningsmæssige præciseringer af reglerne i den generelle gruppefritagelsesforordning, herunder for havneinfrastrukturinvesteringer. Sammen med de kommende retningslinjer for landtransport og multimodal transport vil den nye gruppefritagelsesforordning for transport lette den offentlige støtte til multimodale transportfaciliteter, der befinder sig i søhavne og har jernbaneforbindelser eller forbindelser ad indre vandveje, hvorved baglandsforbindelserne forbedres.

Koncessions- og forpagtningsaftaler med havneterminaloperatører spiller en afgørende rolle med hensyn til at tiltrække kapital og styrke de europæiske havnes konkurrenceevne. Disse aftaler udgør rammen for langsigtede investeringer, som gør det muligt for havne at udvikle sig og imødekomme presserende samfundsbehov. Medlemsstaterne og havnemyndighederne bør tilstræbe en **balance mellem investeringsafkast for private operatører og passende kontraktlige forpligtelser** (varighed, gennemsigtige og retfærdige betingelser for fornyelser, fleksibilitetsklausuler) med henblik på at sikre modstandsdygtighed, sikkerhed, tryghed og reduktion af emissioner. Kommissionen vil sikre, at reglerne for det indre marked bliver overholdt i alle EU's havne.

Den stigende vertikale integration af store logistik- og skibsfartsoperatører ændrer det traditionelle havnelandskab. Vertikal integration kan styrke forudsigeligheden af trafikudviklingen og dermed støtte langsigtede investeringsplaner, levere effektivitetsgevinster og innovation på tværs af logistikkæder, nedbringe transaktionsomkostninger og forbedre tjenesteydelseernes kvalitet for brugerne. Samtidig bør den effektive konkurrence mellem operatørerne bevares i overensstemmelse med EU's gældende konkurrenceretlige og fusionsregler. Kommissionen vil **revidere EU's vejledning om fusioner** med henblik på at give klare og ajourførte retningslinjer for anvendelsen af EU's fusionsregler på både horisontale og ikkehorisontale virkninger af fusioner.

Flagskibsforanstaltninger

- *Der skal anvendes vejledende principper for EU-finansiering og -investeringer i tredjelandshavne (bilag 1).*
- *Der skal udarbejdes retningslinjer til medlemsstaterne med kriterier for vurdering af udenlandske investeringer i havne i overensstemmelse med EU's internationale forpligtelser.*
- *Der skal ydes støtte til den digitale og den grønne omstilling af europæiske havne gennem innovation med henblik på styrket opskalering, udbredelse og anvendelse af innovativt havneudstyr og innovative havneteknologier.*

3. FREMME AF ENERGIOMSTILLING, BÆREDYGTIGHED OG RENE INDUSTRIER

3.1. *Havne som katalysatorer for energiomstillingen*

Da omkring 40 % af de håndterede råvarer er energirelaterede, bliver havnene strategiske energi- og industriknudepunkter.

Elektrificering af havnene: en hjørnesten i dekarboniseringen

62 % af de undersøgte europæiske søhavne tilbyder landbaseret strøm ved en eller flere kajpladser²¹, men fremskridtene er uensartede²², og der forekommer fortsat kapacitetsbegrænsninger, samtidig med at efterspørgslen forventes at stige²³. Kommissionen vil fortsat overvåge udbredelsen af elforsyning fra land gennem EMSA og det europæiske observatorium for alternative brændstoffer. I den kommende **handlingsplan for elektrificering** vil Kommissionen **indføre nye foranstaltninger til støtte for elektrificeringen af havnene**. Derudover vil Kommissionen **fremme større gennemsigtighed i prissætningen for elforsyningen fra land** og bedre prognoser for efterspørgslen.

Efterhånden som efterspørgslen efter elektricitet i havnene stiger, vil det være afgørende med en tilstrækkelig netkapacitet. **Medlemsstaterne bør støtte ikkeledningsbaserede teknologier og intelligente netløsninger, digitaliserede procedurer og bedre udnyttelse af eksisterende netaktiver**. Desuden bør efterspørgselsstyringsløsninger fremmes, især for små og mellemstore havne. Det reviderede TEN-E-forslag²⁴ understøtter sammen med TEN-T-forordningen udviklingen af havneinfrastruktur og integrationen af vedvarende energikilder til havs. **Medlemsstaterne bør styrke synergierne mellem TEN-T og TEN-E og anden planlægning af elnettet**, især for korridorer for vedvarende energikilder til havs. De kommende offshorenatudviklingsplaner bør i denne sammenhæng omfatte behovene på land, hvilket også bør afspejles i de nationale netudviklingsplaner på transmissions- og distributionsniveau.

Tilladelsesprocedurer og fremskyndede nettilslutninger

Offshore-vindkraft og flydende anlæg kræver større og forstærkede havnefaciliteter til montering, oplagring og udbredelse, mere fysisk plads og bedre nettilslutning. **Pakken om europæiske net²⁵ og vejledningen om effektive og rettidige nettilslutninger²⁶ vil fremskynde tilslutninger til nettet for levedygtige projekter**, herunder i havne af alle størrelser. Initiativet vedrørende samarbejde om energi og cleantech i Middelhavsområdet (T-MED) vil støtte bæredygtig energikonnektivitet mellem havne i Middelhavsområdet. En ny platform for planlægning af EU's distributionsnet og en dialog med transmissionssystemoperatører (TSO'er), distributionssystemoperatører (DSO'er) og nationale tilsynsmyndigheder vil tage fat på bedste praksis for sekventering af netudbygning, herunder specifikke arbejdsgrupper med netbrugere såsom havne på området netplanlægning. I deres

²¹ ESPO, [Environmental Report 2025 – EcoPorts inSights 2025](#).

²² Primært elforsyning fra land med lav spænding, mens elforsyning fra land med høj spænding til større skibe fortsat er en mangelvare.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ "Pakken om europæiske net", COM(2025) 1005 final.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen "Vejledning om effektiv og rettidig nettilslutning" (C/2025/6703).

sagsspecifikke vurderinger bør medlemsstaterne også tage udgangspunkt i²⁷, at eltransmissions- og distributionsinfrastruktur, herunder elforsyningen fra land i havne, er af tungtvejende samfundsmæssig interesse og dermed forenkler udbygningen af nettene i havneområder.

Havne som knudepunkter for produktion og levering af flere typer brændstoffer

EU's lovgivningsmæssige ramme²⁸ og investeringsplanen for bæredygtig transport understreger havnenes rolle i udrulningen af rene brændstoffer. En tilgang, der er baseret på flere typer brændstoffer, sikrer fleksibilitet og modstandsdygtighed, men usikker efterspørgsel efter brændstoffer forsinker investeringerne, og det er derfor vigtigt at afstemme disse to markedskræfter. Mens Fuel EU Maritime og de foranstaltninger, der fremmes i EU's strategi for den maritime industri, har fokus på efterspørgselsaspektet, **vil Kommissionen på udbudssiden i forbindelse med den kommende pakke om energiunionen overveje, hvordan tilgængeligheden af bæredygtige brændstoffer i havnene kan fremmes.** Den kommende revision af forordningen om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler²⁹ vil omfatte foranstaltninger til at fremskynde etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer til skibsfart. Sideløbende hermed bør reglerne for vedvarende og kulstoffattig bunkring harmoniseres i hele EU i overensstemmelse med direktivet om vedvarende energi for at undgå uoverensstemmelser og konkurrenceforvridninger på EU's indre marked. Sammen med en effektiv EU-database vil internationale rederier kunne spore vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, hvilket muliggør et robust EU-dækkende certificerings- og sporbarhedssystem, der effektivt afbøder risici for uregelmæssigheder og svig.

Middelhavspagten vil bidrage til udbredelsen af lavemissions- og vedvarende brændstoffer til søtransport og samtidig sikre EU-havnenes konkurrenceevne. Der vil kunne mobiliseres betydelige og øremærkede ressourcer til finansiering af dekarbonisering gennem indtægterne fra EU's emissionshandelssystem (ETS), som auktioneres af EU's medlemsstater efter udvidelsen af systemet til søtransport. Da medlemsstaterne er retligt forpligtede til at anvende indtægterne fra EU ETS til investeringer i klimaforanstaltninger, **opfordrer Kommissionen på det kraftigste medlemsstaterne til at afsætte en del af ETS-indtægterne** til investeringer i maritim dekarbonisering i hele den maritime klynge i Europa³⁰. For at maksimere virkningen og opnå synergieffekter på EU-plan, herunder mellem skibsejere, skibsværfter, teknologi- og brændstofleverandører samt havneinteressenter, vil Kommissionen **koordinere medlemsstaternes indsats og lette udvekslingen af bedste praksis**, herunder eventuelt gennem retningslinjer.

Som støtte for investeringsplanlægningen vil **alliancen for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer** inden udgangen af 2026 foretage en vurdering af infrastrukturkapaciteten og de fremtidige behov for forsyning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i og til havne. Alliancen vil desuden tilskynde til drøftelser mellem skibsejere, industrien for

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Herunder forordningen om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler, FuelEU Maritime-forordningen, medtagelse af søtransport i EU ETS samt TEN-T- og TEN-E-forordningerne.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

³⁰ F.eks. produktion og anvendelse af bæredygtige brændstoffer, forbedring af skibes energieffektivitet, fornyelse af flåden, investeringer i innovative rene marineteknologier samt bæredygtig infrastruktur og elforsyning fra land i havne.

bæredygtige brændstoffer og finansielle institutioner med henblik på at fremme produktionen og forsyningen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i vandvejssektoren. Havne kan spille en vigtig rolle for brintknudepunkter³¹ med grænseoverskridende brintimportterminaler, der er omfattet af TEN-E. Kommissionen vil under fællesforetagendet for ren brint **igangsætte en undersøgelse i begyndelsen af 2026 for at understøtte Kommissionens aktiviteter i Hydrogen Global Ports Coalition** som led i Clean Energy Ministerial.

Industriklynger og energideling i havneområder

Havne fungerer som nøgleaktører for Europas industri baseret på ren energi. En fragmenteret planlægning, begrænset koordinering mellem havne og med industriklynger samt usikkerhed med hensyn til den fremtidige efterspørgsel efter energiinfrastruktur kan dog bremse investeringerne og reducere systemeffektiviteten. **Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at støtte et struktureret samarbejde mellem havne og lokale industriklynger** og fremme udbredelsen af vedvarende energi, energideling, genanvendelse af spildvarme, lagringsløsninger samt udvikling af havnecentrerede energifællesskaber og integration med lokale varme- og kølenet. Kommissionen vil **støtte partnerskaber med havne, lokale myndigheder og industriklynger**. **Life-delprogrammet Omstilling til Ren Energi** vil finansiere projekter, der fremmer lokalt energisamarbejde, og havne kan indsende ansøgninger til indkaldelser af forslag, der er planlagt til foråret 2026 og 2027.

Kommissionen **tilskynder til et tættere samarbejde mellem havne, energiselskaber, netoperatører og lokale myndigheder** og er rede til at yde uformel vejledning om konkurrenceretlige spørgsmål³², under hensyntagen til Kommissionens retningslinjer for horisontale samarbejdsaftaler³³. Kommissionen **vil afholde en række målrettede workshopper for havne** om den praktiske anvendelse af EU's centrale energilovgivning, integration af vedvarende energi, energieffektivitet, grøn brint og alternative brændstoffer³⁴ samt om udrulning af offshore- og nettonulteknologier, herunder CO₂-håndtering og -lagring.

3.2. Styrket miljømæssig bæredygtighed og forenklede tilladelsesprocedurer

Havne er både vigtige økonomiske aktiver og miljømæssigt sårbare områder.³⁵ Derfor skal konkurrenceevnen afstemmes med miljøbeskyttelsen og dekarboniseringen. EU's retlige ramme³⁶ tilstræber en sådan balance, bl.a. ved at forudse specifikke typer fleksibilitet i tilfælde af tungtvejende samfundsinteresser. Andre EU-politikker støtter forureningsreduktion, genopretning af økosystemer, naturbaserede løsninger og en bæredygtig blå økonomi. Havnenes rolle for beskyttelsen af marine økosystemer anerkendes i den europæiske havpagt³⁷ og strategien for vandresiliens foruden havstrategirammedirektivet og EU's klassificeringsforordningsramme³⁸. Som led i en bredere indsats for at styrke

³¹ 21 projekter støttet med 253 mio. EUR siden 2019. [Clean Hydrogen Partnership, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas](#).

³² Dette er sket i sag AT.40976 – APM Terminals, vejledningsskrivelse af 9.7.2025 (COM/2025/4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Herunder biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Bygger på habitatdirektivet, fugledirektivet, direktivet om luftkvalitet og forordningen om naturgenopretning og suppleres af direktivet om maritim fysisk planlægning og havstrategirammedirektivet.

³⁷ "Den europæiske havpagt", COM/2025/281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (især aktivitet 6.16.).

konkurrenceevnen i EU vil Kommissionen **iværksætte flere tiltag for at forenkle de administrative byrder**, samtidig med at miljøbeskyttelsen opretholdes. Kommissionen vil **revidere den delegerede forordning om klimaklassificeringssystemet for at forbedre anvendeligheden af de tekniske screeningskriterier og for at forenkle og ajourføre dem, så de afspejler politiske, lovgivningsmæssige og teknologiske udviklinger**.

Den foreslåede **forordning om fremskyndelse af miljøvurderinger**³⁹ vil fremskynde vurderingerne gennem digitalisering, kortere tidsfrister, kombinerede vurderinger og centrale kontaktpunkter. **Projekter vedrørende dekarbonisering af havne af strategisk relevans for EU kan drage fordel af stiltiende godkendelse samt proceduremæssig og retslig prioritering**.

RESsourceEU-handlingsplanen støtter havne i at blive strategiske knudepunkter for cirkulære aktiviteter såsom genanvendelse af metalskrot eller kompositmaterialer i stor skala, avanceret forarbejdning og genanvendelse af materialer, med brug af ren energi⁴⁰. Med overgangen til rene brændstoffer sker der ændringer i de farlige affaldsstrømme, hvilket kræver passende modtagefaciliteter. Det reviderede vandrammedirektiv⁴¹ giver medlemsstaterne fleksibilitet med hensyn til godkendelse af projekter med kortsigtede virkninger eller aktiviteter, der forringer vandområdernes kemiske tilstand uden at øge den samlede forurening⁴². Kommissionen vil udstede yderligere retningslinjer om tilladelsesprocedurer i henhold til vandrammedirektivet i 2026. **Medlemsstaterne bør, hvor det er relevant, anvende de havneudviklingsrelaterede bestemmelser i vandrammedirektivet og sikre rettidig gennemførelse af nye miljøregler om havforurening fra skibsfart i havnene**.

Medlemsstaterne opfordres til at tage hånd om drivhusgasemissioner og luftforurenende stoffer i havne i forbindelse med gennemførelsen af deres nationale energi- og klimaplaner samt nationale programmer for bekæmpelse af luftforurening. Havneaktiviteternes kompleksitet betyder, at det bliver udfordrende at identificere og vurdere kilder til emissioner og andre forurenende stoffer⁴³. EU-finansierede projekter fremhævede behovet for en aftalt tilgang, fælles metoder og fælles anvendelse. Kommissionen vil **sigte mod mere konsekvent emissionsmåling og -rapportering i havne** understøttet af yderligere forskning og innovation.

Flagskibsforanstaltning

- Tilladelsesprocedurerne skal fremskyndes, og der skal sikres hurtigere vurderingsprocedurer for strategiske energi-, genanvendelses- og dekarboniseringsprojekter med tilknytning til havne gennem pakken om europæiske net og miljøomnibussen.*
- Elektrificeringen af havne skal fremskyndes, og der skal sikres rettidig og ikkediskriminerende adgang til nettene.*
- Partnerskaber for energisamarbejde i og omkring havneområder skal fremmes med henblik på bæredygtig anvendelse af energi, herunder brint.*

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ RESsourceEU-handlingsplanen, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² F.eks. flytning af allerede forurenede vand eller sediment.

⁴³ Mangel på data om luftkvalitet: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

4. SIKKERHED OG TRYGHED FOR HAVNE

4.1. *Intern sikkerhed*

Det skiftende geopolitiske landskab har været befordrende for terrorisme, sabotage, organiseret kriminalitet og korruption og givet anledning til cyber- og hybridtrusler samt luftbårne og vandbårne droner i hele Europa. Et stadigt større antal sabotage- og hybridaktioner som led i væbnede angreb fra Rusland fremviser i stigende grad karakteristika, der kan sammenlignes med statsstøttet terrorisme. Østersøregionen og regionens havne er fortsat særligt udsatte for russisk hybridkrigsførelse. EU's og de nationale retlige rammer for bekæmpelse af terrorisme og hybridkrigsførelse bør anvendes systematisk og, hvor det er relevant, revideres⁴⁴. Der er behov for samarbejde mellem de relevante myndigheder for yderligere at styrke bekæmpelsen af omgåselsen af restriktive foranstaltninger og støtte effektive EU-indsatser.

Kommissionen vil **ajourføre de eksisterende retningslinjer for lovgivning om maritim sikkerhed for at dække alle relevante trusler tilstrækkeligt**, herunder cyber- og hybridtrusler, ulovlig handel og ondsindet brug af ikkemilitære droner, med bistand fra agenturer såsom Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og EU's Agentur for Cybersikkerhed (ENISA). **For at sikre havnenes sikkerhed på globalt plan mod sådanne trusler vil Kommissionen samarbejde med EU-medlemsstaterne om ajourførte internationale retningslinjer inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)**. Der er behov for bedre dataindsamling og -analyse for at imødegå risici forbundet med terrorister og organiseret kriminalitet på området menneskehandel via passagerterminaler og kommerciel søtransport. Havnearbejdere skal uddannes og beskyttes bedre som partnere i bekæmpelsen af organiseret kriminalitet, foranstaltninger, cyber- og hybridtrusler.

ProtectEU: en EU-strategi for indre sikkerhed⁴⁵ understreger, hvordan havne er blevet primære mål for eksterne trusler, og heri hedder det, at den maritime sikkerhed skal omfatte droner og sabotage på undersøiske kabler, og at sikkerheden i havne og forsyningskæder, herunder i nabolande, skal styrkes. **EU-strategien for maritim sikkerhed** omhandler modstandsdygtighed og beskyttelse af havne som kritisk maritim infrastruktur. For at bekæmpe kriminel infiltration vil Kommissionen i 2026 **fremlægge en EU-strategi for bekæmpelse af korruption**, der bygger på direktivet om bekæmpelse af korruption.

Den europæiske havnealliance bekæmper narkotikahandel og organiseret kriminalitet ved at samle retshåndhævende myndigheder, toldmyndigheder, havnemyndigheder og industrien. Den styrker havnenes modstandsdygtighed gennem samarbejde, udveksling af bedste praksis og identificering af operationelle mangler. På baggrund af dette arbejde **vil Kommissionen foreslå en EU-ramme for baggrundskontrol af havnearbejdere. Sikkerhedsindsatsen vil også blive udvidet til indlandshavne, herunder de havne, der ikke er omfattet af ISPS-koden, i samarbejde med flodkommissioner. Kommissionen vil offentliggøre bedste praksis for at forebygge narkotikahandel og undersøge mulighederne for yderligere samarbejde med kandidatlandene.**

⁴⁴Meddelelse om EU's østlige regioner, der grænser op til Rusland, Belarus og Ukraine, COM(2026) 82 final.

⁴⁵ COM/2025/148 final.

Forebyggelse og afsløring af fragtfurening og kriminel infiltration skal allerede håndteres i afgangshavnene uden for EU. Til dette formål vil der skulle etableres **regionale rammer i et samarbejde mellem Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten med henblik på at samarbejde med tredjelande om at forbedre havnesikkerheden på grundlag af delt ansvar og, hvor det er muligt, støttet af Global Gateway eller andre samarbejdsinstrumenter.** I denne forbindelse vil der blive gennemført målrettede vurderinger af højrisikotredjelandshavne for at udpege og afhjælpe sikkerhedsmangler, forbedre udvekslingen af oplysninger og, hvis der fortsat forekommer alvorlige mangler, **forudse mulige reaktioner.** Dette system kan bidrage til at opbygge et tillidsbaseret partnerskab med tredjelande om bekæmpelse af sikkerhedstrusler i havne.

EU-parter og kritisk infrastruktur kan beskyttes via en **større harmonisering af toldkontroller på tværs af EU's havne kombineret med bedre sikkerhedsprotokoller på verdensplan** – f.eks. gennem instrumenter som **"Do Not Load"**. Kommissionen vil **arbejde på offentlig-privat informationsudveksling mellem toldmyndigheder og maritime logistikvirksomheder om narkotikahandel og ulovlig handel.** Desuden er Kommissionen rede til at vurdere, i hvilket omfang konkurrenceretlige instrumenter kan støtte anvendelsen af de retningslinjer eller den bedste praksis, der er udviklet af den **europæiske havnealliance.** I henhold til forslaget til EU's toldreform vil den nye EU-toldmyndighed og EU-tolddatacentret gøre det muligt for toldmyndighederne at foretage risikoanalyser på EU-plan og undersøge internationale forsyningskæder, herunder e-handel, gennem toldmyndighedernes og andre retshåndhævende organers effektive kontrol og overensstemmelseskontrol.

Desuden støtter Kommissionen medlemsstaterne i gennemførelsen af robuste sundheds- og plantesundhedsforanstaltninger i havnene. Kommissionen er forpligtet til at styrke disse mekanismer og opfordrer medlemsstaterne til at forstærke og forbedre kontrolforanstaltningerne for importerede varer. Medlemsstaterne **bør prioritere gennemførelsen af lovgivningen om maritim sikkerhed, vedtage bedste praksis, der deles inden for rammerne af det offentlig-private partnerskab for den europæiske havnealliance for at bekæmpe organiseret kriminalitet (herunder narkotikahandel) og korruption samt håndtere havnesikkerheden i sin helhed og sikre tilstrækkeligt sikkerhedspersonale og nødvendige investeringer.**

4.2. Styrket modstandsdygtighed og beredskab i havne og logistiknetværk

Klimaændringsrelaterede farer såsom stigende havniveau, storme ved kysterne og tørke samt miljøforringelse fører til øget risiko for oversvømmelser og saltvandsindtrængning, hvilket påvirker sejlbarheden, havneinfrastrukturens tilstand samt havne- og dokaktiviteternes pålidelighed, effektivitet og sikkerhed. For at støtte medlemsstaterne i planlægningen af beredskab og modstandsdygtighed vil **Kommissionen i 2026 fremlægge en europæisk integreret ramme for modstandsdygtighed over for klimaændringer.**

Medlemsstaterne er forpligtede til at vedtage og gennemføre nationale tilpasningsstrategier og -planer⁴⁶. I betragtning af deres sårbarhed og strategiske betydning bør **havnene udarbejde egne planer for modstandsdygtighed over for klimaændringer.** Disse planer bør også

⁴⁶ Artikel 5, stk. 4, i forordning (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

hjælpe med at modvirke miljøforringelse. Der bør anvendes klimasikringsretningslinjer for infrastruktur og principper om "indbygget modstandsdygtighed over for klimaændringer", når der opføres nye eller renoveres eksisterende havne, samt ved infrastrukturel og operationel udvikling af grænseflader til logistiknetværk. **Udvekslingen af bedste praksis om indsatsen for modstandsdygtighed over for klimaændringer i havne** vil blive fremmet inden for rammerne af det europæiske maritime rum.

Ulykker og ondsindede hændelser udgør en betydelig trussel mod EU's infrastruktur. Et transportnet er kun så stærkt som dets svageste led, og derfor er tilstrækkelig redundans og alternative forbindelser i TEN-T-nettet afgørende for at beskytte forsyningskæderne, forebygge systemiske økonomiske chok og sikre militær mobilitet og forsvarsberedskab. For at beskytte havnene mod naturlige og menneskeskabte farer bør medlemsstaterne **udvide gennemførelsen af direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed (CER-direktivet) til også at omfatte havne**⁴⁷. De kommende retningslinjer for kritiske enheder vil lette deres beskyttelse og personalets sikkerhed. I overensstemmelse med strategien for en beredskabsunion bør myndighederne fremme en høj grad af risikobevisthed blandt lokalsamfund i nærheden af havneområder for at sætte beboerne i stand til at reagere og handle effektivt i tilfælde af en hændelse.

Koordinatoren for det europæiske maritime rum vil fremme planlægningen af modstandsdygtighed for konnektivitet til søs og i baglandet sammen med andre europæiske transportkorridorkoordinatorer. Medlemsstaterne bør endvidere prioritere interoperabilitet mellem havne i EU's jernbanesystem samt opnåelsen af en "god navigationsstatus" for de indre vandveje senest i 2030. Dette vil styrke de indre vandvejes modstandsdygtighed, afhjælpe begrænsninger i jernbanekapaciteten, flaskehalse i terminaler og ved grænser samt dårlig koordinering mellem infrastrukturforvalterne.

Globale satellitnavigationssystemer I Østersøen, Sortehavet og Middelhavet opleves der i stigende grad GNSS-spamming og -spoofing (globalt satellitnavigationssystem), hvilket kan føre til kollisioner til søs eller i havne. Den seneste Galileo Open Service Navigation Message Authentication samt en tjeneste til overvågning af radiofrekvensinterferens som planlagt i den foreslåede Europæiske Fond for Konkurrenceevne bidrager til at imødegå denne voksende trussel⁴⁸.

Medlemsstaterne bør sikre, at kritiske varer håndteres og opbevares i overensstemmelse med kravene til militær mobilitet, EU's lagerstrategi⁴⁹ og den forsyningssikkerhedsordning, der blev indført med programmet for den europæiske forsvarsindustri. Havne og navnlig mindre havne er vigtige for EU's beredskab og bør spille en vigtig rolle, når medlemsstaterne **optimerer kortlægning, informationsudveksling og koordinering med henblik på at oprette og beskytte lagre og minimere forstyrrelser.** Handlingsplanen for drone- og dronebekæmpelsessikkerhed⁵⁰ stiller en værktøjskasse til rådighed med stresstest af kritisk infrastruktur, øget situationsbevidsthed på det maritime område og koordineret dronebekæmpelsesberedskab.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

⁴⁸ Rumbaserede jordobservationssystemer såsom Copernicus kan bidrage til overvågning af sikkerheden i havne.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

Medlemsstaterne bør beskytte og styrke sårbar infrastruktur, overbygninger og udstyr, afhjælpe flaskehalse og øge indsatsen for at gøre deres kritiske infrastruktur mere robust. Medlemsstaterne bør sikre tilstrækkelig redundans og kapacitet til absorbering af forstyrrelser på kort og mellemlang sigt i deres logistikkæde og forsyning af kritiske varer, så især de mest sårbare militære mobilitetsknudepunkter kan opnå et tilstrækkeligt operationelt niveau.

4.3. Digital autonomi for økonomisk sikkerhed

Digitale havnesystemer, trafikstyring og logistikplatforme bliver til strategisk infrastruktur. Den, der kontrollerer dataene, kontrollerer også strømmene. Dataudveksling kan give adgang til kommercielt fortrolige oplysninger om havnebrugere og er ofte afhængig af udenlandsk hard- og software, og en stor del af blokkens data lagres uden for EU. Kriminelle og fjendtlige statslige aktører udnytter i stigende grad de iboende sårbarheder i digitale systemer og processer til narkotikahandel og cyberangreb.

Cybersikkerhed kræver en særlig indsats, samtidig med at EU bliver nødt til at styrke og sikre den digitale suverænitet med hensyn til de data, der understøtter civil og militær transport. Dette indebærer sikre automatiseringsløsninger, cloudbaseret og databehandlingsinfrastruktur, anvendelse af kunstig intelligens og næste generation af konnektivitet (5G/6G, GNSS) for at undgå enhver form for tvang takket være deres unikke evne til at opfylde strenge krav om lav latenstid og høj kapacitet til støtte for missionskritiske tjenesteydelser.

EU har endvidere brug for uddannede operatører og arbejdstagere, der er bevidste om deres afgørende rolle i at sikre EU's kritiske infrastrukturnets hensigtsmæssige funktion. Sammen med strategien for den maritime industri vil et nyt fokus på digital autonomi give EU's virksomheder og iværksættere mulighed for at udvikle og udrulle fremtidens digitale løsninger til registrering og bekæmpelse af kriminelle aktiviteter.

For at styrke havnenes digitale autonomi under den nuværende flerårige finansielle ramme **vil Kommissionen støtte forsknings- og udviklingsinitiativer for at sikre dataudveksling og datalagring for havne og interessenter langs de multimodale logistikkæder. Sammen med medlemsstaterne, transport-, logistik- og IT-industrien vil Kommissionen fremme og støtte løsninger, der styrker EU's datasuverænitet i forbindelse med afgørende civil og militær transport, og forsøge at indlede et samarbejde med ligesindede lande.**

4.4. Cybersikkerhed

Havnenes komplekse infrastruktur og den voksende digitalisering skaber betydelige cybersikkerhedsmæssige⁵¹ risici for forsyningskæder og kritisk EU-infrastruktur, herunder bekymringer med hensyn til højrisikoleverandører, der kontrollerer centrale systemer. Implementeringen understøttes af Den Europæiske Unions Agentur for Cybersikkerheds (ENISA) retningslinjer for cyberrisikostyring for havne⁵² og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSA) vejledning om håndtering af cybersikkerhed om bord på skibe⁵³. Kommissionen vil **fortsætte samarbejdet med IMO om at fremme harmoniserede globale cybersikkerhedsstandarder for søfartssektoren gennem en ikke-obligatorisk**

⁵¹ Maritim cybersikkerhed er omfattet af NIS2-direktivet og cybersolidaritetsforordningen og på internationalt plan gennem IMO's ISPS-kode.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

cyberkodeks. ENISA vil opdatere retningslinjerne for cyberrisikostyring for havne med de nyeste foranstaltninger og den seneste udvikling i EU's politikker, herunder NIS2-direktivet).

Kommissionen vil i samarbejde med NIS-samarbejdsgruppen og ENISA gennemføre en **koordineret cybersikkerhedsrisikovurdering af havne på EU-plan for at identificere cybersikkerhedsmæssige risici og anbefale afbødende foranstaltninger**. I forbindelse med revisionen af forordningen om cybersikkerhed foreslår Kommissionen en pålidelig ramme for sikkerhed i IKT-forsyningskæden. På grundlag af sikkerhedsrisikovurderingen på EU-plan vil dette muliggøre forholdsmæssige restriktioner for højrisikoleverandører i vores kritiske infrastruktur. Kommissionen vil gennemføre koordinerede beredskabstest og øvelser i havnene omhandlende specifikke scenarier forbundet med cybersikkerhedsmæssige risici.

For at udveksle bedste praksis og oplysninger er Kommissionen rede til at samarbejde med medlemsstaterne i et **særligt forum for medlemsstaternes cybersikkerheds- og søfarts-/havnemyndigheder** på grundlag af NIS-samarbejdsgruppen, der er nedsat i henhold til artikel 14 i direktiv (EU) 2022/2555. Dette kan omfatte cybertrusler, hændelser, sårbarheder, farlige situationer, bevidstgørelse, uddannelse, øvelser og færdigheder, kapacitetsopbygning, standarder og tekniske specifikationer med særligt fokus på små og mellemstore havne. Det vil blive tilstræbt at inddrage ENISA, EMSA og relevante interessenter samt at koordinere med offentlig-private partnerskaber såsom European Maritime Information Sharing Analysis Centre (EM-ISAC) og regionale initiativer såsom Black Sea Maritime Security Hub. Den digitale omnibuspakke indeholder forslag om at etablere et centralt kontaktpunkt for obligatorisk indberetning af cybersikkerhedshændelser.

Flagskibsforanstaltninger

- *De eksisterende retningslinjer for havnesikkerhed skal opdateres for at dække alle relevante trusler tilstrækkeligt.*
- *Der skal i samarbejde med EU-Udenrigstjenesten udvikles regionale rammer for at samarbejde med tredjelande om at forbedre havnesikkerheden og arbejde for større harmonisering af toldkontroller på tværs af EU's havne samt bedre sikkerhedsprotokoller på verdensplan.*
- *Der skal foreslås en EU-ramme for baggrundskontrol af havnearbejdere.*
- *Der skal oprettes et forum for medlemsstaternes cybersikkerheds- og søfarts-/havnemyndigheder til udveksling af information og bedste praksis.*
- *Der skal gennemføres en koordineret sikkerhedsrisikovurdering på EU-plan for at identificere cybersikkerhedsmæssige risici og anbefale passende foranstaltninger til at afbøde dem.*

5. ADGANG TIL FINANSIERING OG INVESTERINGER

De udfordringer og de nye roller, som havnene står over for, vil udelukkende kunne imødegås gennem en blanding af EU-, national og privat finansiering understøttet af forudsigelige lovgivningsmæssige rammer og risikobegrænsende værktøjer. Interessenter har fremlagt skøn over investeringsbehov⁵⁴ baseret på øgede handelsstrømme, dekarboniseringsindsatser,

⁵⁴ ESPO's skøn lyder på 80 mia. EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

stigende fartøjsstørrelser samt behov for bæredygtighed og modstandsdygtighed. Finansieringsmæssige flaskehalse omfatter adgang til sikker finansiering, stigende omkostninger og langvarige og dyre tilladelsesprocedurer.

Offentlig finansiering i overensstemmelse med statsstøttere reglerne, hvor det er relevant, mindsker risici for private investorer, hvilket giver mulighed for projekter med betydelig offentlig værdi og imødegår samfundsmæssige udfordringer. Men den offentlige finansiering er begrænset og **skal målrettes for at maksimere dens virkning (se finansieringsprincipperne i bilag 1).**

EU har siden 2014 støttet havneprojekter inden for energi, bæredygtighed, konnektivitet, innovation og andre aspekter gennem flere instrumenter med ca. 10 mia. EUR til implementering og mere end 200 mio. EUR til forskning og innovation, herunder CEF, programmer under EFRU og Samhørighedsfonden, Horisont 2020 og Horisont Europa⁵⁵. Kommissionen vil også **prioritere støtte til udvikling af elforsyningen fra land i havne i en indkaldelse af forslag under CEF i 2026.**

Under den næste flerårige finansielle ramme (2028-2034) kan en række instrumenter støtte investeringer i havne: Den foreslåede **Europæiske Fond for Konkurrenceevne** kan omfatte investeringer i ren, sikker, multimodal og suveræn digitaliseret infrastruktur med dobbelt anvendelse, overbygninger og udstyr i havne, herunder opladningsinfrastruktur og blå teknologi. **Connecting Europe-faciliteten 2028-2034 (CEF3)** med et foreslået transportbudget på 51,5 mia. EUR vil være et centralt EU-instrument, hvor havnene udgør en af finansieringsprioriteterne for den grænseoverskridende konnektivitet⁵⁶. Det fremtidige **Horisont Europa 2028-2034** bør støtte innovation i havne.

I henhold til den foreslåede forordning om **nationale og regionale partnerskabsplaner** omfatter et af de specifikke mål foranstaltninger til styrkelse af Unionens transportinfrastruktur og til fremme af færdiggørelsen af TEN-T samtidig med en dekarbonisering og styrkelse af konnektiviteten, sikkerhed og tilgængelighed for fjerntliggende, perifere og mindre forbundne områder. Med de midler, der er til rådighed, **vil medlemsstaterne og regionerne, afhængigt af lokale behov og forhold, kunne fremme udviklingen af deres havne.**

Som fastsat i EU's strategi for den maritime industri vil Innovationsfonden, der finansieres gennem EU ETS, i 2027 lancere en særlig indkaldelse af forslag på det maritime område, som også kan komme projekter i havne til gode.

Den Europæiske Investeringsbank-Gruppe (EIB-Gruppen) har i perioden 2014-2025 ydet støtte til projekter i sø- og indlandshavne med ca. 2,8 mia. EUR fra egne ressourcer, herunder projekter vedrørende modstandsdygtighed over for klimaændringer, dekarbonisering, samhørighed, innovation, digitalisering, sikkerhed og forsvar, vedvarende energi fra offshorekilder og alternative brændstoffer⁵⁷. **Kommissionen vil anmode EIB's**

⁵⁵ CEF-T (3,9 mia. EUR), CEF-E (856 mio. EUR), programmer under EFRU og Samhørighedsfonden (3,7 mia. EUR), Innovationsfonden (870 mio. EUR), Horisont 2020 og Horisont Europa (218 mio. EUR). InvestEU mobiliserede 200 mio. EUR i havne samt 730 mio. EUR til digitalisering og CO₂-opsamling og -lagring af relevans for havne. Genopretnings- og resiliensfaciliteten yder i nogle medlemsstater betydelig støtte til projekter vedrørende elforsyning fra land og grøn omstilling af havne.

⁵⁶ Foreslået budget på 29,9 mio. EUR til specifikke målsætninger inden for energi under CEF 2028-2034 (COM (2025) 547).

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index: What we offer>.

rådgivningstjeneste om at yde kapacitetsopbygningsstøtte specifikt til små og mellemstore TEN-T-havne. Desuden vil Kommissionen samarbejde med nationale erhvervsfremmende banker og institutioner og private finansielle interessenter om at **udpege yderligere finansieringsløsninger** i overensstemmelse med de prioriteter, kriterier og betingelser, der er fastsat i denne strategi.

Det dynamiske landskab i den globale havneindustri oplever et skifte, der rækker ud over kerneforretningsaktiviteterne og udvider sig til nye teknologier og innovationer, som åbner nye muligheder. Mange havne har allerede succes med diversificeringen, men der er stadig potentiale for yderligere udvikling. **EU's havne bør forfølge fremadskuende og nytænkende strategier, der integrerer banebrydende teknologier og innovative bæredygtige praksisser.** Især bør små og mellemstore havne gribe forretningsmulighederne forbundet med energiomstillingen og digitaliseringen.

6. SOCIAL SAMHØRIGHED, FÆRDIGHEDER OG KVALITETSJOB

6.1. Havne som forbindelsespunkter

Havne er afgørende for den økonomiske udvikling, modstandsdygtighed samt sociale og territoriale samhørighed i arktiske og kystnære områder, på øer og i regioner i den yderste periferi og for deres 20 millioner EU-borgere. Havne udgør klynger for industriel udvikling og maritim innovation, hvilket styrker den lokale økonomi, mens offentlige og private områder ved havnefronten øger byernes attraktivitet. Dette kan føre til konkurrence om pladsen og en negativ miljøpåvirkning i tætbefolkede områder.

Kommissionen vil **fortsat støtte territorial samhørighed og konnektivitet for øer og regioner i den yderste periferi**, navnlig regioner med demografiske udfordringer, gennem finansiering under samhørighedspolitikken og Connecting Europe-faciliteten for transport (CEF-T), og **opfordrer medlemsstaterne til at støtte forbedringer af infrastruktur, ren energi og rene brændstoffer, sikkerhed og bæredygtighed for små og mellemstore havne**, navnlig på øer, i fjerntliggende regioner og i regioner i den yderste periferi. Kommissionen vil **indarbejde politiske foranstaltninger til at styrke havnenes økonomiske, miljømæssige og sociale bidrag til lokalsamfundene** i den kommende strategi for kystsamfund og meddelelser om strategien for øer. Samspillet mellem havne og byer kræver en afvejning af økonomiske, miljømæssige og sociale faktorer. Kommissionen vil **styrke dialogen og støtte udviklingen af bedste praksis og retningslinjer for forbedring af relationerne mellem havne og byer**⁵⁸. Desuden foreslår Kommissionen en ny køreplan for konkurrencedygtige små og mellemstore havne.

6.2 En kvalificeret arbejdsstyrke og sikre arbejdsvilkår i EU's havne

Det er afgørende med en kvalificeret arbejdsstyrke, der løbende deltager i videreuddannelse, for at sikre en retfærdig omstilling til ren energi og en retfærdig digital omstilling i havnene og tilknyttede aktiviteter i den blå økonomi, herunder i lokalsamfundene omkring havnene. En ny strategi for generationsskifte i blå sektorer under den europæiske havpagt, der er planlagt til

⁵⁸ Gennem EU-missionen om klimaneutrale og intelligente byer, EU-missionen for genopretning af vores oceaner og farvande, den europæiske havpagt, strategien for kystsamfund og kilde til hav-vinklen i strategien for vandresiliens. EU's byinitiativer såsom aftalen om grønne byer og borgmesterpagten tilskynder til at forfølge ambitiøse miljø- og klimamål i havnebyer.

2027, vil bidrage til at udvikle **en kvalificeret arbejdsstyrke fra næste generation på tværs af alle sektorer i den blå økonomi, herunder havnene.**

I forbindelse med den styrkede pagt for færdigheder som annonceret inden for rammerne af Unionen for færdigheder opfordrer Kommissionen **arbejdsmarkedets parter, havne og andre interessenter, herunder relevante uddannelsescentre, til at etablere et særligt færdighedspartnerskab for havnesektoren** for at forudse behov for færdigheder, afhjælpe mangler, fremme opkvalificerings- og omskolingsinitiativer⁵⁹ samt inklusiv adgang til kvalitetsjob, især for kvinder og unge. Søfartsindustrien, herunder havnene, opfordres til at **samarbejde med det store partnerskab for det digitale økosystem under pagten for færdigheder** for at støtte digital opkvalificering i havnesektoren og **afgive tilsagn inden for rammerne af akademiet for færdigheder inden for cybersikkerhed** samt **anvende den europæiske ramme for færdigheder inden for cybersikkerhed (ECSF) som værktøj for fagpersonale i havnene.** Supplerende foranstaltninger under EU's strategi for den maritime industri, der skal gøre karrierer i søtransportklyngen mere attraktive og fremme mobiliteten mellem hav- og landbaserede roller, er også yderst relevante for havnesektoren.

EU's regelværk om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen gælder for havnene. For at beskytte arbejdstagerne er det desuden af afgørende betydning at styrke samarbejdet mellem nationale havnemyndigheder, arbejdstilsyn og søfartssikkerhedsagenturer, herunder grænseoverskridende samarbejde med støtte fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed.

Nylige ændringer⁶⁰ har endvidere præciseret anvendelsen af reglerne for undersøgelse af ulykker i forbindelse med søtransport for havnearbejdere om bord på skibe. Direktivet om havnestatskontrol⁶¹ indeholder bestemmelser om et system med målrettet stikprøvekontrol af fartøjer, der anløber EU-havne. For at øge sikkerheden yderligere og med inddragelse af arbejdsmarkedets parter **vil Kommissionen udarbejde retningslinjer for anvendelsen af lovgivningen om søfartssikkerhed for havnearbejdere om bord på skibe.** EU vil støtte yderligere forskning i og retningslinjer for **sikker håndtering af alternative, vedvarende, lav- og nulemissionsbrændstoffer i havneområdet** under Horisont Europa, og **Kommissionen vil udarbejde retningslinjer og uddannelsesmateriale om sikker håndtering af alternative brændstoffer i havne.**

EU vil fortsat fremme høje sikkerheds- og arbejdsstandarder, dialog mellem arbejdsmarkedets parter og god praksis, herunder i internationale fora. **Medlemsstaterne opfordres til at støtte forbedringer af sikkerhed og bæredygtighed⁶² i havnene og sikre gennemførelse og overholdelse af EU's og national arbejdsmarkedslovgivning samt kollektive overenskomster.**

Flagskibsforanstaltninger

- *Små og mellemstore havne skal støttes med en specifik køreplan (bilag 2).*

⁵⁹ På grundlag af initiativer såsom Rådets henstilling om en retfærdig omstilling til klimaneutralitet, forordningen om nettonulindustri (herunder akademier for nettonulindustrien) og køreplanen for kvalitetsjob.

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Herunder direktiv 2012/18/EU (Seveso) og direktiv 2014/34/EU (ATEX). Direktiv 1999/92/EF (sikkerhed og sundhedsbeskyttelse for arbejdstagere), direktiv (EU) 2024/1788 (gas- og brintpakken).

- *Der skal ydes støtte til udviklingen af næste generation af kvalificerede arbejdstagere på tværs af alle sektorer i den blå økonomi, herunder havne, gennem foranstaltninger under strategien for generationsskifte i blå sektorer.*
- *Arbejdsmarkedets parter og relevante interessenter skal støttes i at etablere en pagt for færdigheder for havnesektoren om opkvalificering, omskoling og inklusion af arbejdstagere.*
- *Der skal udarbejdes retningslinjer for anvendelsen af lovgivningen om søfartssikkerhed for havnearbejdere om bord på skibe.*
- *Der skal udarbejdes retningslinjer for sikker håndtering af alternative brændstoffer i havne.*

7. KONKLUSION

Denne strategi fremhæver havnenes afgørende rolle for EU's økonomi og vores samfund. Den fastlægger en ramme for at fremtidssikre EU's havnesektor, forbedre dens konkurrenceevne og udvide havnenes rolle for samfundet på en tryk, sikker og bæredygtig måde samt øge modstandsdygtigheden, den militære mobilitet samt cybersikkerheden og den økonomiske sikkerhed. Kommissionen er fast besluttet på at sikre en effektiv gennemførelse og opnåelse af dens mål i fællesskab med alle ovennævnte interessenter. Med henblik herpå vil Kommissionen nedsætte et **råd for maritime erhverv og havne på højt niveau** under ledelse af den ansvarlige kommissær og ledende næstformænd med henblik på en løbende udveksling vedrørende gennemførelsen af de foranstaltninger, der er skitseret i **både EU's strategi for den maritime industri og havnestrategien**, og for at indsamle feedback om udviklingen på markedet.

BILAG 1: Finansieringsprincipper⁶³

A) Fælles principper for EU-havneprojekter i alle relevante EU-finansieringsstrømme:

- Den offentlige finansiering bør fokusere på at opnå den største og mest katalytiske indvirkning på offentlige og samfundsmæssige udfordringer i overensstemmelse med gældende statsstøtteregler.
- Kun projekter af klar samfundsmæssig interesse, som fremmer og reducerer risikoen ved private investeringer, bør modtage tilskud.
- De samfundsmæssige prioriteter bør omfatte modstandsdygtighed i kritiske forsynings- og logistikkæder, konnektivitet, levering af grønne brændstoffer, strømforsyning og opladning på land, elektrificering af havne og netforbindelser, grøn infrastruktur og bæredygtige havneaktiviteter, kapaciteter med dobbelt anvendelse samt fysisk og digital havnesikkerhed, bekæmpelse af kriminalitet og narkotikahandel, skabelse af beskæftigelsesmuligheder i kystsamfund, cirkulær økonomi, reduktion af affald og genanvendelse.
- Der bør på tværs af øer, kystregioner og regioner i den yderste periferi, afhængigt af deres behov, lægges et særligt fokus på små og mellemstore havne, især med hensyn til at forbedre sikkerheden, elektrificeringen og netadgangen.
- Udviklingen af EU-løsninger bør prioriteres, og deres udbredelse bør øges.
- Der skal opbygges et modstandsdygtigt netværk af havne, der kan sikre kritiske forsynings- og logistikkæder, militær mobilitet og konnektivitet, herunder for øer og regioner i den yderste periferi, samtidig med at EU's havne beskyttes mod internationale trusler.
- De EU-havne, der er direkte udsat for illoyal konkurrence fra havne i tredjelande, bør kunne modtage finansiering til grøn infrastruktur og havneudstyr.
- Den offentlige finansiering til enheder i EU-havne, der direkte eller indirekte kontrolleres af tredjelandssinteresser, bør screenes nøje i sager, der er forbundet med EU's sikkerhed, samt med hensyn til den samfundsmæssige interesse, herunder kritiske infrastrukturer eller infrastrukturer med dobbelt anvendelse.
- Der bør tilskyndes til løsninger, der understøtter innovationen og modstandsdygtigheden i EU, og synergier mellem sektorer bør udforskes.
- Der bør tages højde for de potentielle sikkerhedsmæssige fordele ved at benytte teknologi- og tjenesteudbydere fra EU eller fra ligesindede lande.
- Løsninger, der foreslås af aktører i udvidelseslandene, bør ses som en del af den bredere EU-forsyningskæde.

B) Vejledende principper for støtte til havneprojekter i tredjelande:

- Fokus skal ligge på gensidigt fordelagtige partnerskaber, hvor prioriteterne er fælles, herunder gennemførelse af fælles standarder, kapacitetsopbygning inden for lovgivningsmæssige foranstaltninger, udbygning af infrastruktur for rene brændstoffer, beskyttelse af miljø, biodiversitet og klima, udvidelsesprioriteter, søfarts- og havnesikkerhed samt bekæmpelse af narkotika- og menneskehandel og andre former for ulovlig eller uretmæssig anvendelse af havneinfrastruktur. Der skal

⁶³ Dette bilag berører ikke lovgivningsprocedurerne vedrørende vedtagelsen af den flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

sikres en retfærdig konkurrence, overholdelse af menneskerettigheder, sociale og miljømæssige standarder, klimabeskyttelse samt overholdelse af krav til sikkerhed og tryghed.

- EU's konkurrenceevne skal sikres (dette indebærer en konkurrenceevnekontrol for at vurdere finansiell støtte til havneprojekter, der vil have en negativ indvirkning på aktiviteter i EU-havne inden for 300 sømil).
- Foranstaltningerne skal være til gavn for EU's politiske mål vedrørende konnektivitet og handel, import/eksport af kritiske råstoffer eller vedvarende brændstoffer samt andre varer af afgørende betydning for EU's økonomi.
- Det skal sikres, at relevante internationale aftaler mellem EU og tredjelande indeholder rimelige markedsadgangsbetingelser for havne- og terminaltjenesteydelser samt for koncessioner til levering af disse tjenesteydelser, med klare mekanismer til at overvåge deres anvendelse.
- Overholdelsen af ambitiøse, bindende internationale aftaler skal understøttes i IMO.

BILAG 2: En ny køreplan for konkurrencedygtige små og mellemstore havne

Små, mellemstore og øhavne er en vigtig del af det europæiske havnesystem, som har et stort potentiale. De understøtter kystsamfund, konnektivitet og territorial samhørighed, samtidig med at de forbinder regionale økonomier og bidrager til Unionens prioriteter på lokalt og regionalt plan. Derudover spiller de en rolle i Unionens strategiske autonomi, især inden for energi og kritiske forsyningskæder, og understøtter den blå økonomi, herunder fiskeri, samt vigtige og specialiserede markedssegmenter såsom passagertransport, energi og havbaseret elektricitet. Denne strategis fokus er derfor i særlig grad fokuseret på små og mellemstore havne, herunder med hensyn til forenkling, innovation, det europæiske maritime rum, elektrificering og sikkerhed. Strategien for kystsamfund vil yderligere styrke kystregionernes konkurrenceevne og diversificering med særlig vægt på små havne. Kommissionens **køreplan for energiomstillingen inden for fiskeri- og akvakultursektoren i EU** vil også omfatte anvendelsen af vedvarende energi i små havne og støtte udviklingen af en harmoniseret EU-metode til måling af energiforbrug og emissioner i havne. Der vil også blive ydet målrettet støtte og vejledning.

- Der skal sikres en **specifik finansieringsprioritet, finansiering fra samhørighedspolitikken og opbygning af finansiell kapacitet og projektforberejdelse** via EIB's rådgivningsplatform.
- **Støtten fra medlemsstaterne** skal styrkes i forbindelse med afgørelsen om tjenesteydelser af almen økonomisk interesse.
- **Elektrificeringen af industrilokaliteter og -klynger** skal fremmes med den kommende elektrificeringshandlingsplan.
- **Der skal igangsættes pilotprojekter vedrørende integration af alternative energikilder** (potentiell finansiering fra Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond).
- **BlueInvest-platformen** skal yde støtte til afprøvningen af nye teknologier, markedsvalidering, teknisk bistand og fundraising.
- Der skal sikres **rådgivning og kapacitetsopbygning inden for cybersikkerhed**.
- Havnealliancen skal udbygges for at udveksle **bedste praksis og rådgivning om bekæmpelse af narkotikahandel og kriminelle aktiviteter**.
- Den kommende **arbejdsplan for det europæiske maritime rum** vil omhandle udviklingen af bæredygtige og grønne nærskibsfartsknudepunkter og -forbindelser samt samarbejde mellem havne med særligt fokus på mindre havne.
- **Handlingsplanen for transport ad indre vandveje for perioden 2028-2034** vil omfatte specifikke foranstaltninger til fremme af videndeling og støtte til indlandshavne.

BILAG 3: Sammenfatning af foranstaltninger og retningslinjer

Søjle I – STYRKET KONKURRENCEEVNE, INNOVATION OG DIGITALISERING

Kommissionen vil:

- fra 2026 prioritere gensidigt fordelagtige initiativer i tredjelandshavne i overensstemmelse med klare vejledende principper
- fra 2026 anvende principperne i denne strategi i forhandlinger om internationale aftaler og samarbejdsrammer
- fra 2026 fortsat arbejde for markedsadgang i forhandlinger om frihandelsaftaler og sammen med Tjenesten for EU's Optræden Udadtil (EU-Udenrigstjenesten) samarbejde med tredjelande om at fremme retfærdige investeringsvilkår og adgang for EU's virksomheder
- fra 2026 støtte medlemsstaterne i deres bestræbelser inden for international standardisering gennem et nyt arbejdsforløb om innovative havne og terminaler under forummet på højt plan for europæisk standardisering
- senest i 2028 udarbejde retningslinjer for medlemsstaternes vurdering af udenlandske investeringer i overensstemmelse med EU's internationale forpligtelser samt en ramme for kortlægning og overvågning af udenlandske investeringer i EU-havne
- fra 2026 i højere grad fokusere på udbredelsen ud over pilotfasen i fremtidige Horisont Europa-initiativer, herunder flagskibsemnet "Fremtidens havne"
- styrke Unionens teknologiske førerposition inden for anvendelse af alternative brændstoffer, elektrificering, design, eftermontering af udstyr, energieffektivitet og digitalisering samt inddrage energikonverteringssystemer, cirkularitet og digitale løsninger
- fra 2026 søge at styrke det offentlig-private samarbejde under Horisont Europa-rammeprogrammet 2028-2034 på prioriterede områder
- i 2026 styrke reglerne om adgang til jernbaneservicefaciliteter
- i 2028 foreslå et handlingsprogram for transport ad indre vandveje for perioden 2028-2034 med fokus på indlandshavne
- senest i 2028 fastlægge EU-retningslinjer for effektiv datadeling i transportkæden
- i 2027, hvor det er relevant, også i lyset af resultatet af den offentlige høring, vurdere, om det er nødvendigt at ændre tærsklerne og give yderligere vejledning, med eksempler og fortolkningsmæssige præciseringer af reglerne i den generelle gruppefritagelsesforordning, herunder for havneinfrastrukturinvesteringer
- i 2026 revidere EU's retningslinjer for fusioner med henblik på at give klare og ajourførte retningslinjer for anvendelsen af EU's fusionsregler på både horisontale og ikkehorisontale virkninger af fusioner.

Den europæiske koordinator for det europæiske maritime rum skal:

- i den kommende arbejdsplan for det europæiske maritime rum prioritere udviklingen af bæredygtige og grønne knudepunkter og forbindelser for nærskibstrafik, fremme samarbejdet havnene imellem med fokus på mindre havne, opgraderingen af den maritime infrastruktur og integrationen med jernbanetransport og transport ad indre vandveje

- fremme planlægning af modstandsdygtighed gennem workshops med andre koordinatore for europæiske transportkorridorer for at undersøge beredskabsmuligheder for konnektivitet til søs og i baglandet, hvis større havne på vigtige transportruter bliver ramt af forstyrrelser.

Medlemsstaterne opfordres til at:

- spille en ledende rolle i fastsættelsen af globale tekniske internationale standarder i relevante internationale fora, herunder ISO
 - forebygge, afbøde og håndtere risici forbundet med udenlandsk ejerskab af og kontrol med strategiske infrastrukturer med dobbelt anvendelse og de dermed forbundne aktiviteter
 - sikre muligheden for at opnå midlertidig offentlig kontrol over eller brugsret til strategisk infrastruktur, aktiver eller udstyr med dobbelt anvendelse i henhold til national ret
 - sikre, at de nødvendige foranstaltninger i forordningen om militær mobilitet gennemføres fuldt ud og hurtigt, når de er vedtaget
 - strømline planlægnings- og tilladelsesprocedurer for at muliggøre en hurtig indførelse af innovation i havnene
 - give højere prioritet til at forbedre tilgængeligheden og kapaciteten af baglandsforbindelser med jernbane og indre vandveje
- strømline planlægningen af arealanvendelse og tilladelsesprocedurerne for at muliggøre en hurtig udvikling af yderligere områder til havneformål.

Sektorinteressenter opfordres til at:

- støtte udbredelsen og distributionen af EU-finansieret forskning, udveksle bedste praksis samt udvikle partnerskaber og nye forretningsmodeller, der rækker ud over specifikke eller lokale udfordringer og imødekommer markedets krav generelt, herunder kravene fra små og mellemstore havne.

Medlemsstaterne og interessenterne opfordres til at:

- anvende de vejledende principper, der er fastlagt i denne strategi, herunder på deres egne initiativer og styrke den generelle koordinering og informationsudveksling
- strømline planlægnings- og tilladelsesprocedurer for at muliggøre en hurtig indførelse af innovation i havnene
- give højere prioritet til baglandsforbindelser med jernbane og indre vandveje
- tilstræbe en balance mellem investeringsafkast for private operatører og passende kontraktlige forpligtelser (varighed, gennemsigtige og retfærdige betingelser for fornyelser, fleksibilitetsklausuler) med henblik på at sikre modstandsdygtighed, sikkerhed, tryghed og reduktion af emissioner.

Søjle II – FREMME AF ENERGIOMSTILLING, BÆREDYGTIGHED OG RENE INDUSTRIER

Kommissionen vil:

- i 2026 fortsætte overvågningen af udrulningen af elforsyningen fra land og i den kommende handlingsplan for elektrificering indføre nye foranstaltninger til støtte for

elektrificering af havne samt fremme større gennemsigthed i prisfastsættelsen for elforsyningen fra land

- udnytte mulighederne ved gennemførelsen af T-MED til at støtte bæredygtig energikonnektivitet mellem havne i Middelhavsområdet
- i den kommende pakke om energiunionen overveje, hvordan tilgængeligheden af bæredygtige brændstoffer i havnene kan fremmes
- i den kommende revision af de politiske initiativer inden for alternative brændstoffer overveje foranstaltninger til at fremskynde udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer til skibsfart
- koordinere medlemsstaternes indsats og lette udvekslingen af bedste praksis, herunder eventuelt gennem retningslinjer
- inden udgangen af 2026 vurdere infrastrukturkapaciteten og de fremtidige behov for forsyning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i og til havne gennem alliancen for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer
- i 2026 igangsætte en undersøgelse under fællesforetagendet for ren brint for at understøtte Kommissionens aktiviteter i Hydrogen Global Ports Coalition
- fra 2026 støtte partnerskaber med havne, lokale myndigheder og industriklynger
- tilskynde til et tættere samarbejde mellem havne, energiselskaber, netoperatører og lokale myndigheder og være rede til at yde uformel vejledning om konkurrenceretlige spørgsmål
- senest i 2027 afholde en række målrettede workshopper for havne
- revidere den delegerede forordning om klimaklassificeringssystemet for at forbedre anvendeligheden af de tekniske screeningskriterier og for at forenkle og ajourføre dem, så de afspejler relevante politiske, lovgivningsmæssige og teknologiske udviklinger
- sigte mod mere konsekvent emissionsmåling og -rapportering i havneområder.

Medlemsstaterne opfordres til at:

- støtte ikkeledningsbaserede teknologier og intelligente netløsninger, digitaliserede procedurer og bedre udnyttelse af eksisterende netaktiver
- fremme efterspørgselsstyringsløsninger, især for små og mellemstore havne
- styrke synergierne mellem TEN-T og TEN-E og anden elnetplanlægning og i denne forbindelse medtage behovene på landet som afspejlet i nationale netudviklingsplaner i de kommende offshorenatudviklingsplaner
- i de nationale procedurer og i de individuelle vurderinger medtage formodningen om væsentlig samfundsinteresse for elnetinfrastruktur, herunder elforsyningen fra land i havne
- afsætte en del af EU ETS-indtægterne til investeringer i maritim dekarbonisering i hele den maritime klynge i Europa
- støtte et struktureret samarbejde mellem havne og lokale industriklynger for at fremme vedvarende energi, energideling, genanvendelse af spildvarme, lagringsløsninger og udvikling af havnebaserede energifællesskaber
- hvor det er relevant, anvende de havneudviklingsrelaterede bestemmelser i vandrammedirektivet og sikre rettidig gennemførelse af nye miljøregler om havforurening fra skibsfart i havnene

- tage hånd om drivhusgasemissioner og luftforurenende stoffer i havne i forbindelse med gennemførelsen af deres nationale energi- og klimaplaner samt nationale programmer for bekæmpelse af luftforurening.

Søjle III – SIKKERHED OG TRYGHED FOR HAVNE

Kommissionen vil:

- senest i 2027 opdatere de eksisterende retningslinjer for søfartssikkerhed for i tilstrækkelig grad at dække alle relevante trusler
- inden udgangen af 2026 samarbejde med EU-medlemsstaterne om ajourførte internationale retningslinjer inden for Den Internationale Søfartsorganisation
- inden udgangen af 2026 fremlægge en EU-strategi for bekæmpelse af korruption
- i 2027 foreslå en EU-ramme for baggrundskontrol af havnearbejdere
- i 2027 udvide sikkerhedsindsatsen til indlandshavne, herunder de havne, der ikke er omfattet af ISPS-koden, i samarbejde med flodkommissioner
- i 2027 offentliggøre bedste praksis for at forebygge narkotikahandel og undersøge mulighederne for yderligere samarbejde med kandidatlandene
- senest i 2027 i samarbejde med EU-Udenrigstjenesten udvikle regionale rammer for at samarbejde med tredjelande om at forbedre havnesikkerheden og arbejde for større harmonisering af toldkontroller på tværs af EU's havne samt bedre sikkerhedsprotokoller på verdensplan
- senest i 2027 arbejde på offentlig-privat tovejsinformationsudveksling mellem toldmyndigheder og maritime logistikvirksomheder
- være rede til at vurdere, i hvilket omfang konkurrenceretlige instrumenter kan støtte anvendelsen af de retningslinjer eller den bedste praksis, der er udviklet af den europæiske havnealliance
- i 2026 fremlægge en europæisk integreret ramme for modstandsdygtighed over for klimaændringer
- fra 2026 støtte forsknings- og udviklingsinitiativer for at sikre dataudveksling og datalagring for havne og interessenter langs de multimodale logistikkæder
- fra 2026 fremme og støtte løsninger, der styrker EU's datasuverænitet i forbindelse med afgørende civil og militær transport, og forsøge at indlede et samarbejde med ligesindede lande
- i 2027 fortsætte samarbejdet med IMO for at fremme harmoniserede globale cybersikkerhedsstandarder for søfartssektoren gennem en ikke-obligatorisk cyberkodeks
- senest i 2027 ajourføre ENISA's retningslinjer for cyberrisikostyring for havne
- senest i 2027 gennemføre en koordineret sikkerhedsrisikovurdering på EU-plan for at identificere cybersikkerhedsmæssige risici og anbefale passende afbødende foranstaltninger
- senest i 2027 oprette et forum for medlemsstaternes cybersikkerheds- og søfarts-/havnemyndigheder til udveksling af information og bedste praksis.

Medlemsstaterne opfordres til at:

- prioritere gennemførelsen af lovgivningen om søfartssikkerhed, vedtage bedste praksis, der deles inden for rammerne af det offentlig-private partnerskab for den europæiske havnealliance for at bekæmpe organiseret kriminalitet (herunder narkotikahandel) og korruption samt håndtere havnesikkerheden i sin helhed
- prioritere interoperabilitet mellem havne i EU's jernbanesystem samt opnåelsen af en "god navigationsstatus" for de indre vandveje senest i 2030
- inddrage havne ved gennemførelsen af direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed (CER-direktivet)
- sikre, at kritiske varer håndteres og opbevares i overensstemmelse med kravene til militær mobilitet, EU's lagerstrategi og den forsyningssikkerhedsordning, der blev indført med programmet for den europæiske forsvarsindustri
- optimere kortlægning, informationsudveksling og koordinering med henblik på at oprette og beskytte lagre og minimere forstyrrelser, idet der tages hensyn til specifikke roller for mindre havne.

Medlemsstaterne og interessenterne opfordres til at:

- udvikle planer for modstandsdygtighed over for klimaændringer og udveksle bedste praksis om indsatsen for modstandsdygtighed over for klimaændringer i havne
- beskytte og styrke sårbar infrastruktur, overbygninger og udstyr, afhjælpe flaskehalse og øge indsatsen for at gøre deres kritiske infrastruktur mere robust
- sikre tilstrækkelig redundans og kapacitet til absorbering af forstyrrelser på kort og mellemlang sigt i deres logistikkæde og forsyning af kritiske varer, så især de mest sårbare militære mobilitetsknudepunkter kan opnå et tilstrækkeligt operationelt niveau.

Koordinatoren for det europæiske maritime rum vil:

- fremme planlægningen af modstandsdygtighed for konnektivitet til søs og i baglandet sammen med andre europæiske transportkorridorcoordinatorer.

Søjle IV – ADGANG TIL FINANSIERING OG INVESTERINGER

Kommissionen vil:

- anvende de finansieringsprincipper, der er udviklet i strategien, på tværs af alle finansieringsinstrumenter, herunder relevante foranstaltninger til støtte for innovation i havne under Horisont Europa 2028-2034
- prioritere støtte til udvikling af elforsyningen fra land i havne i en indkaldelse af forslag under CEF i 2026
- udnytte de tilgængelige midler under den nuværende FFR bedst muligt til at støtte strategiens prioriteter
- via Jaspersinitiativet anmode EIB's rådgivningstjeneste om at yde kapacitetsopbygningsstøtte specifikt til små og mellemstore TEN-T-havne
- samarbejde med nationale erhvervsfremmende banker og institutioner samt private finansielle interessenter om at udpege yderligere finansieringsløsninger for sø- og indlandshavne og operatører.

EIB opfordres til:

- fortsat at tilbyde finansiering og rådgivningsstøtte til sektoren og indgå i en dialog med Kommissionen, medlemsstaterne, medfinansieringspartnere og industrien for at fremme strategiens prioriteter og forbedre adgangen til finansiering og teknisk bistand for havne og virksomheder af alle størrelser, navnlig for mindre operatører, havne og SMV'er i havnesektoren.

Medlemsstaterne og regionerne opfordres til:

- afhængigt af lokale behov og forhold at fremme udviklingen af deres havne.

Interessenter fra industrien opfordres til at:

- forfølge fremadskuende og nytænkende strategier, der integrerer banebrydende teknologier og innovative bæredygtige praksisser.

Søjle V – SOCIAL SAMHØRIGHED, FÆRDIGHEDER OG KVALITETSJOB

Kommissionen vil:

- fortsat støtte territorial samhørighed og konnektivitet for øer og regioner i den yderste periferi, navnlig regioner med demografiske udfordringer
- i 2026 indarbejde politiske foranstaltninger til at styrke havnenes økonomiske, miljømæssige og sociale bidrag til lokalsamfundene i de kommende strategier for ø- og kystsamfund
- fra 2026 styrke dialogen og støtte udviklingen af bedste praksis og retningslinjer for forbedring af relationerne mellem havne og byer
- i 2026 støtte små og mellemstore havne med en specifik køreplan (bilag 2)
- i 2026 offentliggøre en køreplan for energiomstillingen inden for fiskeri- og akvakultursektoren i EU
- i 2027 bidrage til udviklingen af næste generation af kvalificerede arbejdstagere på tværs af alle sektorer i den blå økonomi, herunder havne, gennem foranstaltninger under strategien for generationsskifte i blå sektorer
- senest i 2027 udarbejde retningslinjer for anvendelsen af lovgivningen om søfartssikkerhed for havnearbejdere om bord på skibe
- fra 2026 støtte yderligere forskning i og retningslinjer for sikker håndtering af alternative, vedvarende samt lav- og nulemissionsbrændstoffer i havneområdet under Horisont Europa
- senest i 2027 udarbejde retningslinjer og uddannelsesmateriale om sikker håndtering af alternative brændstoffer.

Medlemsstaterne opfordres til at:

- støtte forbedringer af infrastruktur, ren energi og rene brændstoffer, sikkerhed og bæredygtighed for små og mellemstore havne, navnlig på øer, i fjerntliggende regioner og i regioner i den yderste periferi
- støtte forbedringer af sikkerhed og bæredygtighed i havnene og sikre gennemførelse og overholdelse af EU's og national arbejdsmarkedslovgivning samt kollektive overenskomster.

Arbejdsmarkedets parter og andre sektorinteressenter opfordres til at:

- etablere et særligt færdighedspartnerskab for havnesektoren for at støtte opkvalificering, omskoling og inklusion af arbejdstagere.

Søfartsindustrien opfordres til at:

- samarbejde med det store partnerskab for det digitale økosystem under pagten for færdigheder for at støtte digital opkvalificering i havnesektoren
- afgive tilsagn under akademiet for færdigheder inden for cybersikkerhed samt anvende den europæiske ramme for færdigheder inden for cybersikkerhed (ECSF) som værktøj for fagpersonale i havnene.