



Brüssel, 5. märts 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	4. märts 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE ELi sadamastrateegia

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 112 final.

Lisatud: COM(2026) 112 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

ELi sadamastrateegia

{SWD(2026) 81 final}

1. SISSEJUHATUS

Sadamad on aastatuhandeid olnud inimeste, kaupade ja ideede kokkupuute ja edasiliikumise kohaks. Sadamate ümbruses toimunud ulatusliku tegevuse tõttu tekkisid tänapäevalgi tuntud sadamalinnad ning sadamate mõju üha laienes, pakkudes võimalusi piirkondlikuks ja ülemaailmseks kaubanduseks. Praegu **sõltuvad ELi tööstuse tugevus ja ekspordisuutlikkus võimest olla kindlalt ühendatud üleilmsete kaubavoogudega**. Sadamad on olulised ühendustülid Euroopa majanduse ja rahvusvaheliste turgude vahel. Ka on sadamad **elutähtsad saarte, rannikualade ja äärepoolseimate piirkondade jaoks ning neid tuleks säilitada**.

Geopoliitika toimib otse meie tarneahelate kaudu ning meie sadamad on üliolulised **Euroopa julgeoleku ja strateegilise autonoomia jaoks**. Sadamad peavad üheaegselt ja ulatuslikult suurendama läbilaskevõimet, vähendama süsinikuheidet, minema üle digitehnoloogiale ja tugevdama julgeolekut. **Sadamatest võivad saada kohad, mis toetavad uut tööstust, puhast energiat ja innovatsiooniklastreid, ning juba praegu on neil oluline roll ELi energiavarustuses, kaitses ja sinimajanduses**.

Ümberkujundamine loob võimalusi sadamatele ja ELi majandusele. Samal ajal on sadamad mitmel uuel moel haavatavad ja nende ees seisavad uut liiki kohustused, alates organiseeritud kuritegelike võrgustike ning küber- ja drooniohtude vastu võitlemisest kuni välisomandusega seotud mureküsimate lahendamise ja kolmandate riikide kasvava konkurentsiga toimetulekuni. Olukorras, kus üleilmsed jõud jagelevad oma mõjusfääri laiendamise või kaitsmise nimel, võivad sadamad muutuda võitlusväljaks. Peame tugevdama sadamaid kui konkurentsivõimelisi kaubanduse sõlmpunkte ja toetama neid kui ELi majandusjulgeoleku jaoks elutähtsaid taristuid ja avalike teenuste osutajaid, et tagada meie ühiskonna kerksus.

ELi sadamad käitlevad igal aastal üle 3,4 miljardi tonni (74 %) Euroopasse sissetoodavaid või sealt väljaviidavaid kaupu ning neid läbib ligikaudu 395 miljonit reisijat aastas¹. ELis toimub aastas peaaegu 3 miljonit sadamakülastust, mis moodustab 23 % kogu maailma sadamakülastustest. Sadamate majanduslik jalajälg ulatus 2022. aastal ligikaudu 90 miljardi euro suuruse käibeni ja ligikaudu 423 000 otsese töökohani². Üleeuroopaliselt transpordivõrku kuulub 283 meresadamat, 223 siseveesadamat ja 44 segasadamat. Väikesed ja keskmise suurusega sadamad osutavad olulisi teenuseid äärepoolseimates piirkondades, äärealadel, saartel ja väga spetsialiseerunud turgudel. Sadamatega seotud osalejate hulka kuuluvad sadamavaldajad, terminalioperaatorid, pukseerimisettevõtjad, mereloomad, punkerdamisteenuste ning sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste pakkujad, kes osutavad teenuseid laevandus- ja logistikaettevõtjatele ning muudele sidusrühmadele.

Ulatusliku konsultatsiooniprotsessi³ käigus kinnitasid liikmesriigid ja muud sidusrühmad vajadust tugevdada konkurentsivõimet, võimestada sadamaid energiasüsteemi ümberkujundamisel, vähendada süsinikuheidet, parandada julgeolekut ja kerksust, pääseda juurde rahastamisvõimalustele ning muuta sadamad töökohtadena ohutumaks ja turvalisemaks. Kuna sadamad on suuruse, asukoha, teenindatavate turusegmentide, juhtimismudelite ja sidusrühmade poolest mitmekesised, on vaja laiapõhjalist ja paindlikku lähenemisviisi.

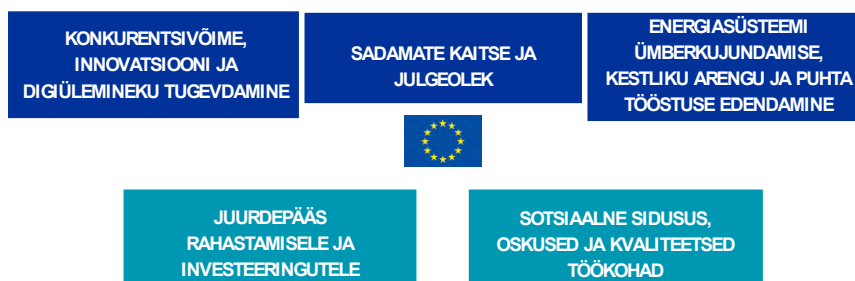
¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

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

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

Tuginedes 2013. aasta sadamapoliitikale, **astub EL nüüd samme**, et luua raamistik Euroopa sadamate tuleviku jaoks. ELi sadamastrateegia ühendab endas käimasolevad ja uued algatused, lihtsustamise ja kehtivate õigusaktide rakendamise suunised⁴.

ELi sadamastrateegia viis sammast



2. KONKURENTSIVÕIME, INNOVATSIOONI JA DIGIÜLEMINEKU TUGEVDAMINE

2.1. Üleilmse konkurentsivõime säilitamine

Strateegiaga toetatakse ELi sadamaid konkurentsivõime säilitamisel ja tugevdamisel. Selles keskendutakse innovatsioonile ja digiüleminekule, parematele ühendustele sisemaaga, ELi ühistele rahastamisprioriteetidele, õigusnormide lihtsustamisele ja uute äri võimaluste arendamisele.

Merekaubandus on juba oma olemuselt üleilmne. Seetõttu teevad ELi sadamad kogu maailma sadamatega koostööd ja ka konkureerivad nendega, mis muudab need suhted keerukaks ja mitmetahuliseks. ELi sadamad ja ettevõtjad suhtlevad kolmandate riikide sadamatega sellistes valdkondades nagu puhas energia ja alternatiivkütused ning investeerivad välisriikides üleilmsete logistikaahelate raames. Neid tegevusi toetavad mitmesugused ELi ja rahvusvahelised algatused.

Sadamate konkurentsivõimet mõjutavad kulud (sealhulgas energia- ja tööjõukulud ning riigi toetatavad investeeringud) ja mittekulupõhised tegurid (eelkõige kohaldatavad standardid ja seadused). Võrdsete tingimuste tagamisel on peamiseks mureküsimusteks ebaühtlased õigusraamistikud (keskkonna-, sotsiaal- ja muudes aspektides) ja agressiivsed investeerimisstrateegiad. Komisjon valmistab ette ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ajakohastamist 2026. aasta kolmandas kvartalis, millele järgneb algatuse „FuelEU Maritime“ määruse kavandatud läbivaatamine. Selle ajakohastamise juures võetakse muu hulgas arvesse Euroopa sadamate konkurentsivõimet mõjutavaid võimalikke rakendamisprobleeme, eelkõige riski, et liiklus suunatakse ümber kolmandate riikide ümberlaadimissadamatesse.

Lisaks hinnakujundusele on sadamate konkurentsivõime põhitegurid jätkuvalt teenuste kvaliteet ja tõhusad ühendused sisemaaga. EL toetab sektorit täiendavalt sellega, et määrab kindlaks rahastamisprioriteedid (vt 1. lisa). Oma programmide kaudu toetab liit investeeringuid, mis tugevdavad kestlikkust, konkurentsivõimet, ühendatust ja kerksust⁵. ELi

⁴ ELi sadamastrateegias käsitletakse mere- ja siseveesadamate transpordiaspekte. Muud sinimajanduse sektorid, eelkõige turism, kalandus ja jahisadamad, on hõlmatud Euroopa maailmamerepakti, ELi säästva turismi strateegia ning Euroopa äärepoolseimate piirkondade, rannikualade ja saarte strateegiatega.

⁵ Komisjon toetab strateegia „Global Gateway“ ja puhta energia alase ministrite kohtumise algatuste kaudu selliseid algatusi nagu strateegia „Global Gateway“ rohelaevateed ja punkerdamissõlmed ning India – Lähis-Ida

merendustööstuse strateegias on lisaks ette nähtud merendustööstust ja laevandust käsitlevad meetmed.

Teatavatel juhtudel pakub EL rahastust ka kandidaatriikide sadamatele ja kolmandate riikide erinevatele sadamaprojektidele. Strateegiaga määrab komisjon kindlaks selged põhimõtted (1. lisa), mis on aluseks vastastikku **kasulike algatuste prioriseerimisele kolmandate riikide sadamates**. Komisjon, Euroopa välisteenistus, ELi finantsasutused ja liikmesriigid peaksid neid põhimõtteid oma algatustes kohaldama ning parandama koordineerimist ja teabevahetust kooskõlas ELi konkurentsieeskirjadega.

Juurdepääs kolmandate riikide sadamaturgudele peaks põhinema õiglastel ja mittediskrimineerivatel tingimustel ELi ja partnerriikide ettevõtjate jaoks; eelkõige kaalub EL, kas anda edaspidi ELi-väliste turgude osalejatele juurdepääs tundlikes sektorites, nagu sadamateenused, kui ELi ettevõtjatele ei anta võrreldavat juurdepääsu kolmandas riigis. **Komisjon kohaldab strateegia põhimõtteid rahvusvaheliste lepingute ja koostööraamistike üle peetavatel läbirääkimistel.** Komisjon jätkab turulepääsu taotlemist vabakaubanduslepingute üle peetavatel läbirääkimistel ning **teeb koos Euroopa välisteenistusega koostööd kolmandate riikidega, et edendada õiglasi investeerimistingimusi ja ELi ettevõtjate juurdepääsu sadamataristule ja -toimingutele.** Pakkujad riikidest, kes välistavad ELi ettevõtjate osaluse, või riikidest, kellega EL ei ole sõlminud õiglast ja mittediskrimineerivat juurdepääsu tagavaid lepinguid, ei tohiks saada piiramatut juurdepääsu ELi sadamatega seotud kontsessioonidele ja riigihangetele.

Liikmesriikidel ja nende standardiorganisatsioonidel peaks olema juhtiv roll üleilmsete tehniliste standardite kehtestamisel asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel, sealhulgas Rahvusvahelises Standardiorganisatsioonis. Komisjon toetab neid jõupingutusi uuenduslikke sadamaid ja terminale käsitleva uue töösuuna kaudu Euroopa standardimise kõrgetasemelise foorumi raames⁶.

2.2. ELi sadamate majandusjulgeoleku tagamine

Meretranspordi ja logistikaahelate juhtiva jõuna maailmas meelitavad Euroopa sadamad ligi investeringuid. Kuigi investeringud on teretulnud ja vajalikud, võivad nendega sõltuvalt allikast kaasneda julgeolekuriskid. Välisomandus või -mõju strateegiliste sadamavarade puhul võib tekitada põhjendatud küsimusi pikaajalise kooskõla kohta ELi majandusjulgeoleku huvidega, eriti kui kaasatud on riigi toetatud osalejad. Komisjon juba käsitleb välismõju ja majandusjulgeoleku küsimusi mitme horisontaalse vahendi⁷ kaudu, tagamaks, et ELi-väliselt riigilt toetust saavad ettevõtted ei saaks ELi siseturul ebaõiglasi konkurentsieeliseid.

Ühisteatistes „ELi majandusjulgeoleku tugevdamine“⁸ kutsutakse ELi üles võtma jõulisemaid meetmeid, et piirata elutähtsa taristu omamist, kontrolli ja käitamist suure riskiga üksuste poolt.

– Euroopa majanduskoridor (IMEC) ja projekte nagu „Tulevikukindel laevandus Aafrikas“, samuti võimalikke uusi algatusi Vahemere piirkonna leppe raames. ELi strateegilise lähenemisviisiga Musta mere piirkonnale tugevdatakse koostööd kolmandate riikide ning mitmepoolsete organisatsioonide ja finantsasutustega, säilitades samal ajal ELi konkurentsivõime.

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

⁷ Sealhulgas välismaiste otseinvesteringute taustauuringute määrus, välisriigi subsidiumide määrus, elutähtsa teenuse osutajate toimepidevuse direktiiv ja küberturvalisuse 2. direktiiv, mis hõlmab ka küberturvalisuse aspekte.

⁸ JOIN(2025) 977.

See võib vähendada tehnoloogilise kinnistumise või (suure riskiga) tarnijatest sõltuvuse ohtu. Samuti võib see takistada suure riskiga üksuste juurdepääsu ELi rahastatavatele algatustele ja toetada kriitilise tähtsusega alakomponentide usaldusväärsete tarnijate arengut.

Eeskirjade järjepideva rakendamise tagamiseks **töötab komisjon välja liikmesriikidele mõeldud suunised välisinvesteeringute hindamiseks kooskõlas ELi rahvusvaheliste kohustustega**. See põhineb süsteemsel lähenemisviisil, mis hõlmab kõiki asjaomaseid sadamaoperaatoreid vastavalt nende rollile kriitilise tähtsusega tarneahelates ja eelkõige sadamaid, mille suhtes kohaldatakse sõjalise liikuvuse määruse nõudeid. Eeskätt kehtestatakse suunistega välismõju künnised ja kriteeriumid, nagu mõju strateegilistele otsustele, tegevuse kontrollimine ja sõltuvus suure riskiga seadmetarnijatest. Seejärel kehtestatakse **ELi sadamatesse tehtavate välisinvesteeringute kaardistamise ja jälgimise raamistik** kooskõlas välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute määruse ja ELi majandusjulgeolekut käsitleva teatisega.

Kaitse seisukohast peaksid liikmesriigid kooskõlas sõjalise liikuvuse määruse ettepanekuga⁹ **ennetama, leevendama ja maandama riske, mis on seotud kahesuguse kasutusega strateegilise sadamataristu ja sellega seotud toimingute välisomanduse ja -kontrolliga**. Liikmesriigid peaksid asjaomaseid sadamaid põhjalikult hindama, et leevendada suure riskiga tarnijatelt lähtuvaid välisomanduse, toimingute kontrolli ja seadmetega seotud riske. Lisaks peavad liikmesriigid looma raamistikud õigeaegseks juurdepääsuks kriitilise tähtsusega transpordiressurssidele, sealhulgas sadamatele, kui alternatiivseid meetmeid, näiteks allhankeid, ei ole võimalik nõutava aja jooksul kasutusele võtta. **Liikmesriigid peaksid tagama võimaluse anda riiklike õigusaktide alusel riigile ajutiselt kontrolli kahesuguse kasutusega strateegilise taristu, strateegiliste varade või seadmete üle või nende ajutise kasutusõiguse**. Komisjon tuletab meelde, et on oluline sõjalise liikuvuse määruse ettepanek kiiresti vastu võtta, ning kutsub liikmesriike üles tagama vajalike meetmete täieliku ja kiire rakendamise.

2.3. Innovatsiooni viimine ELi sadamatesse

Innovatsioon on suurendanud kogu sadamasektori tõhusust ja konkurentsivõimet. Kujunemisjärgus tehnoloogiate, näiteks tehisintellekti laialdasem kasutamine ja nõudlus uuenduslike lahenduste järele, et lahendada tänapäeva väljakutseid (kestlikkus, energiatõhusus, ohutus ja julgeolek), pakuvad võimalusi uuenduslike Euroopa lahenduste kasutamiseks sadamates. Hoolimata olulistest ELi teadusuuringutest ning teadusuuringute ja innovatsiooni pikaajalisest rahastamisest ei ole Euroopa uuenduslike lahendusi õnnestunud turul laiemalt kasutusele võtta. Selleks et tagada nende kasutuselevõtt pärast katsetappi, **pane komisjon selle eesmärgi saavutamisele suuremat rõhku programmi „Euroopa horisont“ tulevastes algatustes, sealhulgas 21 miljoni euro suuruse eelarvega juhtteema „Tuleviku sadamad“¹⁰ kaudu**, ja programmi „Euroopa horisont“ tulevastes projektikonkurssides.

Selle eesmärgi saavutamiseks **tugevdab komisjon liidu tehnoloogilist juhtpositsiooni alternatiivkütuste kasutamise, elektrifitseerimise, projekteerimise, seadmete**

⁹ COM(2025) 847 final.

¹⁰ Programmi „Euroopa horisont“ 2026/2027. aasta tööprogrammi juhtteemaga „Tuleviku sadamad“ edendatakse uuenduslike lahenduste dubleerimist väikestes ja keskmise suurusega sadamates. Energiatehnoloogia strateegilise kava juhtalga kasutusega vähendatakse taastuvkütuste tehnoloogiatega seotud riske. Programmide „Horisont 2020“ ja „Euroopa horisont“ raames on sadamate innovatsiooni toetamiseks eraldatud kokku 218 miljonit eurot.

moderniseerimise, energiatõhususe ja digitaliseerimise valdkonnas ning lisab energia muundamissüsteemid, ringluspõhisuse ja digilahendused. Komisjon püüab tihendada raamprogrammi „Euroopa horisont“ 2028–2034 raames avaliku ja erasektori koostööd prioriteetsetes valdkondades, tuginedes portfelli põhisele lähenemisviisile. Veetranspordi valdkonnas põhineb see praeguse ühiselt kavandatud **heiteta veetranspordi partnerluse** (Zero Emission Waterborne Transport Partnership – ZEWT) saavutustel, et **tugevdada ja laiendada ELi tegevust** selles valdkonnas ning suurendada koostoimet ja mastaabiefekti süsinikuheite vähendamise, digitaliseerimise, automatiseerimise ja ringluspõhisuse vahel laiemas veetranspordi ökosüsteemis.

Platvorm BlueInvest¹¹ saab spetsiaalsete seminaride ja tehnilise abi kaudu aidata eelkõige väikesi ja keskmise suurusega sadamaid uute tehnoloogiate katsetamisel ja nende turusobivuse hindamisel, anda tehnilist abi ning toetada rahaliste vahendite kogumist ja uute tehnoloogiate omaksvõttu turul. Lisaks integreerib Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi (EIT) alla kuuluv uus vee-, mere- ja merendussektori ning veeökosüsteemide teadmus- ja innovatsioonikogukond sadamad ülikoolide, teadusasutuste ja ettevõtjate vahelisse innovatsioonialaste teadmiste kolmnurka.

Sektori sidusrühmad peaksid **toetama ELi rahastatavate teadusuuringute tegemist ja levitamist, jagama parimaid tavasid ning arendama partnerlusi ja uusi ärimudeleid, mille haare on laiem kui konkreetset/kohalikud probleemid.** Nad peaksid võtma arvesse üldisi turunõudeid, sealhulgas väikeste ja keskmise suurusega sadamate puhul. Samuti julgustatakse liikmesriike **ühtlustama planeerimis- ja loamenetlusi, et võimaldada innovatsiooni kiiret kasutuselevõttu sadamates.**

2.4. Tõhusad ja digitaalsed sadamatoimingud ja logistikaahelad

Keskmete ooteaegade pikenemine ELi suuremates sadamates 2024. aastal¹² näitas, et mereühendusi piiravad üha enam terminalide suutlikkus ja ühendused sisemaaga, mitte üksnes juurdepääs merele¹³. Toiminguid takistavad ebatõhusad raudtee- ja siseveeühendused ning suuremad laevad ja piiratud ruum. Nende ühenduste tõhustamine võib vähendada transiidiaegu ja -kulusid, parandada tarneahelaid ning toetada kaubandust ELis ja ELi partneritega, sealhulgas Vahemere sadamatega.

Euroopa mereruum on üleeuroopalise transpordivõrgu oluline osa. **Peatselt valmivas Euroopa mereruumi töökavas** toob Euroopa mereruumi koordinaator **prioriteedina välja kestlike ja keskkonnahoidlike lähimereveo sõlmpunktide ja ühenduste arendamise ning edendab sadamatevahelist koostööd, eriti väikesadamate puhul, meretaristu uuendamist ning integreerimist raudtee- ja siseveetranspordiga.** Selleks et veelgi toetada üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele, **tugevdab komisjon raudtee teenindusrajatistele juurdepääsu eeskirju**¹⁴ ja esitab ettepaneku siseveetranspordi tegevuskava kohta aastateks 2028–2034, milles keskendutakse ka siseveesadamatele.

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, I kvartal 2025, 28.2.2025.

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

Seda peavad täiendama **liikmesriigid ja sektori sidusrühmad, kes peaksid esmajoones pöörama tähelepanu ühendustele sisemaaga, st raudteedele ja siseveeteedele**¹⁵. Konkurentsivõime jaoks on väga oluline suutlikkus praeguste väljakutsetega kohaneda ja neile kiiresti reageerida ning seetõttu **peaksid sadamakontsessioonid ja maa rendilepingud võimaldama piisavat paindlikkust**. Liikmesriike julgustatakse **ühtlustama maakasutuse planeerimise ja lubade andmise menetlusi**, et võimaldada kiiresti arendada uusi alasid sadamakasutuseks, kaitstes samal ajal keskkonda ja inimeste tervist kooskõlas kavandatud määrusega keskkonnamõju hindamise kiirendamise kohta¹⁶.

Digirakendustega on võimalik optimeerida sadamakülastusi, lühendada teenindusaegu ja ooteaegu ning optimeerida ressursside kasutamist, vähendades samal ajal heitkoguseid ning parandades ohutust ja julgeolekut. ELi digialgatused¹⁷ hõlbustavad ettevõtjate aruandlust riigile ja tolliprotseduure. Lisaks toetab Euroopa ühendamise rahastu digitaalvaldkond 5G-tehnoloogia kasutuselevõttu sadamates.

Ettevõtjatevaheline andmevahetus on killustatud ja sageli seotud patenteeritud tarkvaraga. Süsteemide parem integreerimine võib parandada tarneahela nähtavust, ilma et kehtestataks tsentraliseeritud platvorme, samuti kaitstakse sellega tehtud IT-investeeringuid. Komisjon **koostab paralleelselt liikmesriikide võetavate meetmetega ELi suunised andmete tõhusa jagamise kohta transpordiahelas**¹⁸.

2.5. Toimiv siseturg ja aus konkurents

Toimiv siseturg annab ELi sadamatele konkurentsieelise. See toetab ka Euroopa strateegilist autonoomiat ja kaitseb tööhõivet sadamasektoris. ELi 2013. aasta sadamapoliitika¹⁹ keskmes olid kaubandus ja siseturg. Kuigi on näha edusamme, seavad ühtse turu eeskirjade ebajärjekindel rakendamine liikmesriikides, arenevad sadamaturustruktuurid ja aeglasel loamenetlused ELi konkurentsieelised ohtu.

ELi riigiabi eeskirjadega reguleeritakse sadamate rahastamist liikmesriikide poolt ning tagatakse õigusselgus, läbipaistvus ja prognoositavus. Sadamaid ja mereühendusi käsitlevad läbivaadatud eeskirjad, mis on sätestatud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas otsuses, võimaldavad liikmesriikidel tõhusamalt toetada väiksemaid sadamaid saartel ning ranniku- ja äärepoolseimates piirkondades²⁰. Sadamad peavad tegelema ka uute väljakutsetega (julgeolek, küberturvalisus, digiüleminek, sõjaline liikuvus ja sadamatöötajate ümberõpe seoses uute tehnoloogiatega) ning selleks tehtavate investeeringute rahastamine ei tohiks moonutada konkurentsi. Komisjon **vaatab praegu läbi komisjoni määrust (EL) nr 651/2014 (üldine grupierandi määrus)**. Sellega seoses hindab komisjon asjakohasel juhul ja võttes arvesse ka avaliku konsultatsiooni tulemusi, **kas on vaja muuta künniseid, ning annab täiendavaid suuniseid**, milles tuuakse näiteid ja jagatakse selgitusi üldise grupierandi määrase eeskirjade tõlgendamise kohta, sealhulgas sadamataristusse tehtavate investeeringute puhul.

¹⁵ Kooskõlas määrusega (EL) 2024/1679, raudteetaristu läbilaskevõimet käsitleva määruse artikliga 29 ja kasutades sadamateenuste määrase konsulteerimissätteid.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Näiteks Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond (EMSWe), elektrooniline kaubaveoteave (eFTI) ja liidu tolliseadustiku eelseisev läbivaatamine.

¹⁸ Euroopa andmetaristu konsortsiumi raames, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

Uus transpordi grupierandi määrus ning tulevased maismaa- ja mitmeliigilise transpordi suunised hõlbustavad avaliku sektori toetuse andmist meresadamates asuvatele mitmeliigilise transpordi rajatistele, millel on raudtee- või siseveeühendus, parandades seeläbi ühendusi sisemaaga.

Sadamaterminalide käitajatega sõlmitavatel **kontsessioonilepingutel ja maa rendilepingutel** on oluline roll kapitali ligimeelitamisel ja Euroopa sadamate konkurentsivõime suurendamisel. Need lepingud loovad raamistiku pikaajalisteks investeeringuteks ning võimaldavad sadamatel jõudsalt areneda ja rahuldada pakilisi ühiskondlikke vajadusi. Liikmesriigid ja sadamavaldajad peaksid püüdma saavutada **tasakaalu eraettevõtjate investeeringutasuvuse ja sobivate lepinguliste kohustuste vahel** (kestus, läbipaistvad ja õiglased uuendamistingimused, paindlikkusklauslid), et tagada kerksus, julgeolek, ohutus ja heitkoguste vähendamine. Komisjon tagab siseturu eeskirjade järgimise kõigis ELi sadamates.

Suurte logistika- ja laevandusettevõtjate järjest suurem vertikaalne integratsioon muudab traditsioonilist sadamamaastikku. Vertikaalne integratsioon võib muuta liikluse arengu prognoositavamaks ja seeläbi toetada pikaajaliste investeeringute kavasad, suurendada tõhusust ja innovatsiooni logistikaahelates, vähendada tehingukuluseid ja parandada teenuse kvaliteeti kasutajate jaoks. Samal ajal tuleks ettevõtjate vahel säilitada tõhus konkurents kooskõlas kohaldatavate ELi konkurentsi- ja ühinemiseeskirjadega. Komisjon **vaatab läbi ELi ühinemissuunised**, et anda selged ja ajakohastatud juhised ELi ühinemiseeskirjade kohaldamise kohta nii ühinemiste horisontaalse kui ka mittehorisontaalse mõju suhtes.

Põhimeetmed

- *Kasutada kolmandate riikide sadamate ELi-poolse rahastamise ja neisse investeerimise juhtpõhimõtteid (1. lisa).*
- *Koostada liikmesriikidele suunised kriteeriumidega, mille alusel hinnata sadamatesse tehtavaid välisinvesteeringuid kooskõlas ELi rahvusvaheliste kohustustega.*
- *Toetada innovatsiooni kaudu Euroopa sadamate digi- ja rohepööret, edendades uuenduslike sadamaseadmete ja -tehnoloogiate laiendamist, dubleerimist ja kasutuselevõttu.*

3. ENERGIASÜSTEEMI ÜMBERKUJUNDAMISE, KESTLIKU ARENGU JA PUHTA TÖÖSTUSE EDENDAMINE

3.1. Sadamad kui energiasüsteemi ümberkujundamise võimaldajad

Kuna ligikaudu 40 % käideldavatest kaupadest on seotud energiaga, on sadamatest saamas strateegilised energia- ja tööstuskeskused.

Sadamate elektrifitseerimine – süsinikuheite vähendamise nurgakivi

62 % küsitletud Euroopa meresadamatest pakub ühe või mitme kai ääres kaldaäärset elektrit,²¹ kuid edusammud on ebaühtlased²² ja võimsus on endiselt piiratud, samas kui nõudlus eeldatavasti kasvab²³. Komisjon jätkab kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtu jälgimist

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

²² Peamiselt on saadaval madalpingeline kaldaäärne elektritoite, kõrgepingelist kaldaäärset elektritoidet suurtele laevadele aga pakutakse endiselt vähe.

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

Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ja Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse kaudu. Tulevases **elektrifitseerimise tegevuskavas** esitab komisjon **uued meetmed sadamate elektrifitseerimise toetamiseks**. Lisaks **edendab komisjon kaldaäärse elektritoite hinnakujunduse läbipaistvamaks muutmist** ja nõudluse paremat prognoosimist.

Kuna elektrinõudlus sadamates kasvab, on oluline piisav võrguvõimsus. **Liikmesriigid peaksid toetama juhtmeta tehnoloogiaid ja tarkvõrgulahendusi, digitaliseeritud menetlusi ja olemasolevate võrguvarade paremat kasutamist**. Lisaks tuleks eelkõige väikeste ja keskmise suurusega sadamate puhul edendada nõudluse juhtimise lahendusi. Üleeuroopalist energiavõrku (TEN-E) käsitleva läbivaadatud ettepanekuga²⁴ ja üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määрусega toetatakse sadamataristu arendamist ja avamere taastuenergia integreerimist. **Liikmesriigid peaksid tugevdama koostööt TEN-T ja TEN-E ning muu elektrivõrgu planeerimise vahel, eelkõige avamere taastuenergia koridoride puhul**. Tulevastes avamerevõrgu arengukavades tuleks sellega seoses võtta arvesse maismaal tekkivaid vajadusi, mis peaksid kajastuma ka riiklikes võrgu arengukavades ülekande- ja jaotustasandil.

Lubade andmine ja kiiremad võrguühendused

Avamere tuule- ja ujuvrajatiste monteerimiseks, energia salvestamiseks ja kasutuselevõtuks on vaja suuremaid ja tugevamaid sadamarajatisi, rohkem füüsilist ruumi ja paremat võrguühendust. **Euroopa võrgupaketiga²⁵ ning suunistega tõhusa ja õigeaegse võrku ühendamise kohta²⁶ kiirendatakse elujõuliste projektide võrku ühendamist**, sealhulgas igas suuruses sadamates. Vahemere piirkonna taastuenergia ja puhta tehnoloogia alase koostöö algatusega T-MED toetatakse kestlikku energiaühendust Vahemere sadamate vahel. Uuel ELi jaotusvõrgu planeerimise platvormil ning dialoogis põhivõrguettevõtjate, jaotusvõrguettevõtjate ja riiklike reguleerivate asutustega käsitletakse võrgu väljaehitamise järjestuse parimaid tavasid, sealhulgas moodustatakse konkreetsed võrgu planeerimise töörühmad võrgu kasutajatega, kaasa arvatud sadamatega. **Liikmesriigid peaksid oma juhtumipõhistes hindamistes lähtuma ka eeldusest²⁷, et elektrienergia ülekande- ja jaotustaristu, sealhulgas kaldaäärne elektritoite sadamates, pakub ülekaalukat avalikku huvi, mis lihtsustab võrkude kasutuselevõttu sadamapiirkondades**.

Sadamad kui mitmekütuselised tootmis- ja tarnekeskused

ELi õigusraamistik²⁸ ja kestlikku transporti investeerimise kavas rõhutatakse sadamate rolli puhaste kütuste kasutuselevõtul. Kuigi mitut kütust hõlmav lähenemisviis tagab paindlikkuse ja kerkuse, aeglustab ebakindel nõudlus kütuste järele investeringuid ja seega on oluline need kaks turujõudu omavahel kokku sobitada. Kuigi algatuses „FuelEU Maritime“ ja ELi merendustööstuse strateegiaga edendatavates meetmetes võetakse arvesse nõudluse aspekti, **kaalub komisjon seoses pakkumise poolega tulevase energialiidu paketi raames, kuidas edendada kestlike kütuste kättesaadavust sadamates**. Alternatiivkütuste taristu määрус²⁹

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ „Euroopa võrgupakett“, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Komisjoni teatis „Suunised tõhusa ja õigeaegse võrku ühendamise kohta“ (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Sealhulgas alternatiivkütuste taristu määрус, algatust „FuelEU Maritime“ käsitlev määрус, meretranspordi lisamine ELi HKS-i ning TEN-T ja TEN-E määрус.

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

eelseisval läbivaatamisel **kaalutakse meetmeid, millega kiirendada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu laevanduses**. Samal ajal tuleks kogu ELis ühtlustada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste punkerdamise eeskirjad kooskõlas ELi taastuvenergia direktiiviga, et vältida lahknevusi ja konkurentsi moonutamist ELi siseturul. Kui sellele lisada tõhus liidu andmebaas, saavad rahvusvahelised laevandusettevõtjad jälgida taastuvkütuseid ja vähese süsinikuheitega kütuseid ning see võimaldab luua tugeva kogu ELi hõlmava sertifitseerimis- ja jälgitavussüsteemi, mis leevendab tõhusalt õigusnormide rikkumise ja pettuse riske.

Vahemere piirkonna lepe aitab kaasa vähese süsinikuheitega ja taastuvkütuste kasutuselevõtule meretranspordis ning kaitseb samal ajal ELi sadamate konkurentsivõimet. Märkimisväärseid ja sihtotstarbelisi vahendeid süsinikuheite vähendamise rahastamiseks saab kasutusele võtta ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) tulude kaudu, mille ELi liikmesriigid panevad enampakkumisele pärast süsteemi laiendamist merendussektorile. Kuna liikmesriigid on õiguslikult kohustatud kasutama ELi HKSi saadavat tulu kliimameetmetesse investeerimiseks, **soovib komisjon tungivalt liikmesriikidel eraldada osa HKSi tuludest merendussektori süsinikuheite vähendamise investeeringuteks kogu Euroopa merendusklasteris**³⁰. Et mõju maksimeerida ja saavutada ELi tasandil koostoime, sealhulgas laevaomanike, laevatehaste, tehnoloogia- ja kütusetarnijate ning sadamate sidusrühmade vahel, **koordineerib komisjon liikmesriikide jõupingutusi ja hõlbustab parimate tavade vahetamist**, sealhulgas võimaluse korral suuniste abil.

Investeeringute kavandamise suunamiseks **hindab taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste väärtusahela tööstusliit (RLCF) 2026. aasta lõpuks taristu läbilaskevõimet ning tulevasi vajadusi taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste tarnimiseks sadamates ja sadamatesse**. Lisaks soodustab RLCF arutelusid laevaomanike, kestlike kütuste tööstuse ja finantsasutuste vahel, et edendada veetranspordisektoris taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste tootmist ja tarnimist. Sadamad võivad olla üliolulised vesinikuorgude³¹ jaoks, kui neis on üleeuroopalisse energiavõrku kuuluvad piiriülesed vesiniku impordi terminalid. Komisjon tellib Saastevaba Vesiniku Ühisettevõtte raames **2026. aasta alguses uuringu, mis toetab komisjoni tegevust** puhta energia alase ministrite kohtumise raames toimivas **ülemaailmses sadamate vesinikuliidus**.

Tööstusklasterid ja energiaajagamine sadamapiirkondades

Sadamad on olulised Euroopa puhtal energial põhineva tööstuse võimaldajad. Killustatud planeerimine, vähene koordineerimine sadamate vahel ja tööstusklasteritega ning ebakindlus energiataristu tulevase nõudluse suhtes võivad siiski aeglustada investeeringuid ja vähendada süsteemi tõhusust. **Komisjon kutsub liikmesriike üles toetama struktureeritud koostööd sadamate ja kohalike tööstusklasterite vahel**, edendades taastuvate energiaallikate kasutuselevõttu, energiaajagamist, heitsoojuse taaskasutamist, salvestuslahendusi ja sadamakesksete energiakogukondade arendamist ning integreerimist kohalike kütte- ja jahutusvõrkudega. Komisjon **toetab sadamate, kohalike omavalitsuste ja tööstusklasteritega**

³⁰ Näiteks kestlike kütuste tootmine ja kasutuselevõtt, laevade energiatõhususe parandamine, laevastiku uuendamine, investeeringud uuenduslikku puhtasse meretehnoloogiasse ning kestlik taristu ja kaldaäärne elektritoide sadamates.

³¹ Alates 2019. aastast on toetatud 21 projekti 253 miljoni euroga. [Saastevaba vesiniku partnerlus, vesinikku, sadamaid ja tööstuslikke rannikualasid käsitlev uuring](#).

loodavaid partnerlusi. Programmi LIFE puhtale energiale ülemineku allprogrammist rahastatakse projekte, millega edendatakse kohalikku energiakoostööd, ning sadamad saavad esitada taotlusi 2026. ja 2027. aasta kevadeks kavandatud projektikonkurssidele.

Komisjon innustab sadamaid, energiaettevõtjaid, võrguettevõtjaid ja kohalikke ametiasutusi tegema tihedamat koostööd ning on valmis andma mitteametlikke suuniseid konkurentsiküsimustes,³² võttes arvesse komisjoni suuniseid horisontaalkoostöö kokkulepete kohta³³. Komisjon korraldab sadamatele mitu sihtotstarbelist seminari, kus käsitletakse ELi peamiste energiaalaste õigusaktide praktilist kohaldamist, taastuvate energiaallikate integreerimist, energiatõhusust, saastevaba vesinikku ja alternatiivkütuseid³⁴ ning avamere- ja nullnetotehnoloogiate kasutuselevõttu, sealhulgas süsinikumajandust ja CO₂ säilitamist.

3.2. Keskkonnakestlikkuse tugevdamine ja loamenetluste lihtsustamine

Sadamad on nii ülitähtsad majandusvarad kui ka keskkonnatundlikud piirkonnad,³⁵ mistõttu on vaja leida tasakaal konkurentsivõime ning keskkonnakaitse ja süsinikuheite vähendamise vahel. ELi õigusraamistik³⁶ on püütnud seda tasakaalu leida, nähes muu hulgas ette konkreetseid paindlikkusmeetmed ülekaaluka avaliku huvi korral. Täiendavate ELi poliitikameetmetega toetatakse saaste vähendamist, ökosüsteemide taastamist, looduspõhiseid lahendusi ja kestlikku sinimajandust. Euroopa maailmamerepaktis³⁷ ja veekerksuse strateegias, samuti merestrateegia raamdirektiivis ja ELi taksonoomiamääruse raamistikus tunnustatakse sadamate rolli mereökosüsteemide kaitsmisel³⁸. Osana laiemast püüdlusest suurendada ELis konkurentsivõimet võtab komisjon mitu meetet regulatiivse koormuse vähendamiseks, tagades samal ajal keskkonnakaitse. Komisjon vaatab läbi taksonoomia kliimaalase delegeeritud õigusakti, et muuta tehnilised sõelumiskriteeriumid paremini kasutatavaks ning neid lihtsustada ja ajakohastada, et kajastada poliitika, õigusaktide ja tehnoloogia arengut.

Kavandatava määrusega keskkonnamõju hindamise kiirendamise kohta³⁹ muudetakse hindamine kiiremaks digitaliseerimise, lühemate tähtaegade, kombineeritud hindamiste ja ühtsete kontaktpunktide abil. Sadamate süsinikuheite vähendamise projektid, mis on ELi jaoks strateegilise tähtsusega, võivad saada vaikiva heakskiidu ning need võidakse menetlustes ja kohtuasjades seada esmatähtsaks.

Tegevuskavaga „RESourceEU“ toetatakse sadamaid, et neist saaksid strateegilised keskused ringmajandusega seotud tegevuste jaoks, nagu suuremahuline vanametalli või komposiitmaterjalide ringlussevõtt ning kõrgtehnoloogiliste materjalide töötlemine ja ringlussevõtt, mis toimub puhta energia toel⁴⁰. Puhastele kütustele üleminekuga muutuvad ohtlike jäätmete vood ja nende jaoks on vaja sobivaid vastuvõturajatisi. Läbivaadatud

³² Seda on tehtud seoses juhtumiga AT.40976 – APM Terminals, 9. juuli 2025. aasta suuniskiri (COM(2025) 4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Sealhulgas biokütused ja muud kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused.

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

³⁶ Põhineb elupaikade direktiivil ja linnudirektiivil, välisõhu kvaliteedi direktiivil ja looduse taastamise määrusel ning seda täiendavad mereala ruumilise planeerimise direktiiv ja merestrateegia raamdirektiiv.

³⁷ Euroopa maailmamerepakt (COM(2025) 281 final).

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

³⁹ COM(2025) 391 final.

⁴⁰ Tegevuskava „RESourceEU“, COM(2025) 945 final.

veepoliitika raamdirektiiviga⁴¹ võimaldatakse liikmesriikidele paindlikkust lubade andmisel lühiajalise mõjuga projektidele ja tegevusele, mis halvendab veekogude keemilist seisundit, kuid ei suurenda üldist reostust⁴². Komisjon annab 2026. aastal välja täiendavad suunised veepoliitika raamdirektiivi kohase lubade andmise kohta. **Liikmesriigid peaksid asjakohasel juhul kasutama veepoliitika raamdirektiivi kohaseid sadamaarendusega seotud sätteid ja tagama laevandusest tulenevat merereostust käsitlevate uute keskkonnanäeskirjade õigeaegse rakendamise sadamates.**

Liikmesriike julgustatakse oma riiklike energia- ja kliimakavade ning riiklike õhusaaste kontrolli programmide rakendamisel võtma meetmeid seoses kasvahoonegaaside heitega ja õhusaasteainetega sadamates. Heiteallikate ja muude saasteainete kindlakstegemine ja hindamine on sadamategevuse kompleksuse tõttu keeruline⁴³. ELi rahastatud projektides rõhutati vajadust kokkulepitud lähenemisviisi, ühise metoodika ja kohaldamise järele. Komisjon seab eesmärgiks järjepidevama heitkoguste mõõtmise ja vastava aruandluse sadamates, mida toetavad edasised teadusuuringud ja innovatsioon.

Põhimeetmed

- Kiirendada sadamatega seotud strateegiliste energia-, ringlussevõtu- ja süsinikuheite vähendamise projektidele lubade andmise menetlusi ning tagada selliste projektide kiiremad hindamismenetlused Euroopa võrgupaketi ja keskkonnanäalase koondpaketi kaudu.
- Kiirendada sadamate elektrifitseerimist ning tagada õigeaegne ja mittediskrimineeriv juurdepääs võrkudele.
- Edendada sadamapiirkondades ja nende ümbruses energiakoostöö partnerlusi energia, sealhulgas vesiniku säästva kasutamise eesmärgil.

4. SADAMATE KAITSE JA JULGEOLEK

4.1. Sisejulgeolek

Muutuval geopoliitilisel maastikul on kogu Euroopas laienenud terrorism, sabotaaž, organiseeritud kuritegevus ja korrupsioon ning esile kerkinud küber- ja hübriidohud, samuti õhu- ja veedroonide kasutamine. Venemaa üha laialdasemal sabotaaži- ja hübriidtegevusel, mis ei anna küll välja sõjalise agressiooni mõõtu, on üha enam jooni, mis on võrreldavad riigi toetatava terrorismiga. Venemaa hübriidsõjategevuse suhtes on jätkuvalt eriti haavatavad Läänemere piirkond ja selle sadamad. Süstemaatiliseks tuleks kasutada terrorismi ja hübriidsõja vastast võitlust käsitlevaid ELi ja riiklikke õigusraamistikke ja vajaduse korral need läbi vaadata⁴⁴. Selleks et veelgi tugevdada sanktsioonidest kõrvalehoidmise vastast võitlust ja toetada ELi tõhusat reageerimist, on vaja asjaomaste asutuste vahelist koostööd.

Komisjon **ajakohastab olemasolevaid suuniseid** merendusjulgeolekut käsitlevate õigusaktide kohta, **et need hõlmaksid piisavalt kõiki asjakohaseid ohte**, sealhulgas küber- ja hübriidohte, salakaubavedu ja mittesõjaliste droonide pahatahtlikku kasutamist, ning teda abistavad

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

⁴² Näiteks juba saastunud vee või setete ümberpaigutamine.

⁴³ Õhukvaliteeti käsitlevat andmete puudumine: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Teatis ELi idapoolsete piirkondade kohta, mis piirnevad Venemaa, Valgevene ja Ukrainaga (COM(2026) 82 final).

seejuures näiteks Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) ja Euroopa Liidu Küberturvalisuse Amet (ENISA). Selleks et tagada sadamate julgeolek selliste ohtude vastu ülemaailmsel tasandil, teeb komisjon koostööd ELi liikmesriikidega, et Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) ajakohastataks rahvusvahelised suunised. Vaja on paremat andmete kogumist ja analüüsi, et tegeleda terrorismi ja organiseeritud kuritegevuse riskidega, mis on seotud reisiterminalide ja kaubandusliku meretranspordi kaudu toimuva ebaseadusliku kaubandusega. Paremini tuleb koolitada ja kaitsta sadamatöötajaid kui partnereid organiseeritud kuritegevuse ning küber- ja hübriidohtude vastases võitluses.

Euroopa sisejulgeoleku strateegias ProtectEU⁴⁵ rõhutatakse, et sadamad on muutunud välisohtude peamiseks sihtmärkideks, ning nähakse ette merendusjulgeoleku meetmed, et tegeleda droonidega ja merealuste kaablite vastu suunatud sabotaažidega ning parandada sadamate ja tarneahela julgeolekut, sealhulgas naaberriikides. **ELi merendusjulgeoleku strateegias** käsitletakse sadamate kui elutähtsa meretaristu vastupanuvõimet ja kaitset. Kuritegevuse sisseimbumise takistamiseks **esitab** komisjon 2026. aastal **ELi korruptsioonivastase strateegia**, mis tugineb korruptsioonivastase võitluse direktiivile.

Euroopa sadamate liit võitleb ebaseadusliku uimastikaubanduse ja organiseeritud kuritegevuse vastu, viies selleks kokku õiguskaitseasutused, tolliasutused, sadamavaldajad ja ettevõtjad. Ta tugevdab sadamate vastupanuvõimet koostöö, parimate tavade jagamise ja tegevuslünkade kindlakstegemise abil. Sellele tööle tuginedes **teeb komisjon ettepaneku sadamatöötajate taustakontrolli ELi raamistiku kohta. Koostöös jõekomisjonidega laiendatakse julgeolekualaseid jõupingutusi ka siseveesadamatele, sealhulgas neile, mida ei hõlma laevade ja sadamarajatiste rahvusvaheline turvalisuse koodeks (ISPS-koodeks). Komisjon avaldab parimad tavad ebaseadusliku uimastikaubanduse ennetamiseks ja uurib võimalusi edasiseks koostööks kandidaatriikidega.**

Lasti saastumise ja kuritegevuse sisseimbumise ennetamise ja avastamisega tuleb tegeleda juba ELi-välistes lähtesadamates. Selleks tuleb **komisjonil ja Euroopa välisteenistusel töötada ühiselt välja piirkondlikud raamistikud, et teha kolmandate riikidega koostööd sadamate julgeoleku parandamisel, tuginedes jagatud vastutusele ja toetades seda koostööd võimaluse korral Global Gateway või muude koostöövahendite kaudu. Sellega seoses hinnatakse sihipäraselt suure riskiga kolmandate riikide sadamaid, et teha kindlaks ja kõrvaldada julgeolekulüngad, parandada teabevahetust ja näha ette võimalikud meetmed juhuks, kui tõsised puudused jäävad kõrvaldamata.** See süsteem võib aidata luua kolmandate riikidega usaldusväärse partnerluse sadamates esinevate julgeolekuohtude vastu võitlemisel.

ELi osalisi ja elutähtsat taristut saab kaitsta **tollikontrollide suurema ühtlustamisega ELi sadamates ning paremate turvaprotokollidega kogu maailmas, näiteks teate „Do Not Load“ („Mitte laadida“) abil. Komisjon töötab selle nimel, et toimuks ebaseaduslikku uimastikaubandust ja salakaubavedu käsitlev avaliku ja erasektori teabevahetus tolliasutuste ja merelogistika ettevõtjate vahel. Lisaks on komisjon valmis hindama, mil määral saab konkurentsieeskirjadega toetada Euroopa sadamate liidu välja töötatud suuniste või parimate tavade kohaldamist. ELi tollireformi ettepaneku kohaselt võimaldavad uus ELi Tolliamet ja ELi tolliandmekeskus tolliasutustel teha ELi tasandi**

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

riskianalüüse ning tolliasutustel ja muudel õiguskaitseasutustel teha rahvusvaheliste tarneahelate, sealhulgas e-kaubanduse suhtes tõhusaid kontrolle ja vastavuskontrolle.

Lisaks toetab komisjon liikmesriike tugevate sanitaar- ja fütosanitaarmeetmete rakendamisel sadamates. Komisjoni kindel eesmärk on neid mehhanisme tõhustada ning ta kutsub liikmesriike üles tugevdama ja parandama imporditud kaupade kontrolli meetmeid. Liikmesriigid **peaksid seadma prioriteediks merendusjulgeolekut käsitlevate õigusaktide rakendamise, võtma kasutusele Euroopa sadamate liidu avaliku ja erasektori partnerluse raames jagatavad parimad tavad, et võidelda organiseeritud kuritegevuse (sealhulgas ebaseadusliku uimastikaubanduse) ja korruptsiooni vastu, ning tegelema sadamate julgeolekuga tervikuna**, tagades julgeoleku jaoks piisava personali ja olulised investeeringud.

4.2. Sadamate ja logistikavõrgustike kerksuse ja valmisoleku suurendamine

Kliimamuutustega seotud ohud, nagu meretaseme tõus, rannikutormid ja põuad ning keskkonnaseisundi halvenemine, suurendavad üleujutuste ja soolase vee sissetungi riski, mõjutades laevatatavust, sadamataristu seisukorda ning sadamate ja dokkide töökindlust, tõhusust ja ohutust. Selleks et toetada liikmesriike valmisoleku ja kerksuse planeerimisel, **esitab komisjon 2026. aastal Euroopa kliimakerksuse integreeritud raamistiku.**

Liikmesriikidel on kohustus võtta vastu ja viia ellu riiklikud kohanemisstrateegiad ja -kavad⁴⁶. **Sadamad peaksid oma haavatavuse ja strateegilise tähtsuse tõttu välja töötama omaenda kliimakerksuskavad.** Need kavad peaksid aitama võidelda ka keskkonnaseisundi halvenemise vastu. Uute sadamate ehitamisel või olemasolevate sadamate renoveerimisel ning logistikavõrkude ühenduste taristu ja toimingute arendamisel tuleks kohaldada taristu kliimakindluse tagamise suuniseid ja sisseprojekteeritud kliimakerksuse põhimõtteid. Euroopa mereruumi raames luuakse võimalus **vahetada parimaid tavasid sadamate kliimakerksusmeetmete kohta.**

ELi taristule on märkimisväärseks ohuks suurõnnetused ja pahatahtlik tegevus. Transpordivõrk on vaid nii tugev kui selle nõrgim lüli, mistõttu on üliolulised piisav varuvõimsus ja alternatiivsed ühendused TEN-T võrgus, et kaitsta tarneahelaid, vältida süsteemseid majandusšokke ning tagada sõjaline liikuvus ja kaitsevalmidus. Selleks et kaitsta sadamaid looduslike ja inimtegevusest tingitud ohtude eest, **peaksid liikmesriigid elutähtsa teenuse osutajate toimepidevuse direktiivi⁴⁷ rakendamisel arvesse võtma ka sadamaid.** Tulevased suunised elutähtsa teenuse osutajate jaoks hõlbustavad selliste teenuseosutajate kaitset ja töötajate ohutust. Kooskõlas ELi kriisivalmiduse strateegiaga peaksid ametiasutused edendama sadamaalade lähedal asuvate kogukondade teadlikkust kõrgetasemelisest riskist, et valmistada elanikke ette intsidendi korral tõhusalt reageerima ja tegutsema.

Euroopa mereruumi koordinaator ja teised transpordikoridori Euroopa koordinaatorid toetavad mere- ja sisemaaühenduste kerksuse planeerimist. Lisaks peaksid liikmesriigid seadma prioriteediks sadamate koostalitlusvõime ELi raudteesüsteemiga ning siseveeteede hea laevatatavusseisundi saavutamise 2030. aastaks. Sellega suurendatakse

⁴⁶ Määruse (EL) 2021/1119 (<http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>) artikli 5 lõige 4.

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

siseveeteede kerksust, kõrvaldatakse raudtee läbilaskevõime piirangud ning kitsaskohad terminalides ja piiridel, samuti parandatakse taristuettevõtjate vahelist kehva koordineerimist.

Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem. Läänemerel, Mustal merel ja Vahemerel on üha enam täheldatud ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi segamist ja võltsimist ning see võib viia kokkupõrgeteni merel või sadamas. Seda kasvavat ohtu aitavad kõrvaldada uus Galileo avatud teenuse navigatsioonisõnumite autentimise funktsioon ja raadiosagedushäirete seire süsteem, mis on ette nähtud kavandatava Euroopa Konkurentsivõime Fondi raames⁴⁸.

Liikmesriigid peaksid tagama, et elutähtsaid kaupu käideldakse ja ladustatakse kooskõlas sõjalise liikuvuse nõuetega, ELi varude loomise strateegiaga⁴⁹ ja Euroopa kaitsetööstuse programmi raames kehtestatud tarnekindluse süsteemiga. Sadamad ja eelkõige väiksemad sadamad on olulised ELi valmisoleku jaoks ning liikmesriigid peaksid omistama neile tähtsa rolli, kui nad optimeerivad kaardistamist, teabevahetust ja koordineerimist, et luua ja kaitsta varusid ning minimeerida häireid. Drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskavas⁵⁰ on esitatud vahendid, mis hõlmavad elutähtsa taristu stressitestimist, suuremat teadlikkust olukorrast merel ja koordineeritud valmisolekut droonitõrjeks.

Liikmesriigid peaksid kaitsma ja tugevdama haavatavat taristut, pealisehitisi ja seadmeid, tegelema kitsaskohtadega ning suurendama jõupingutusi oma elutähtsa taristu tugevdamiseks. Liikmesriigid peaksid tagama piisava varuvõimsuse ja suutlikkuse, et tulla toime lühiajaliste ja keskmise kestusega häiretega oma logistikaahelas ja elutähtsate kaupade tarnimisel, võimaldades eeskätt kõige haavatavamatel sõjalise liikuvuse sõlmpunktidel saavutada piisava talitlustaseme.

4.3. Digitaalne autonoomia majandusjulgeoleku tagamiseks

Sadamate digisüsteemid, liikluskorraldus ja logistikaplatvormid on muutumas strateegiliseks taristuks. Vooge kontrollib see, kellel on kontroll andmete üle. Andmevahetuses võidakse avaldada sadamakasutajate konfidentsiaalset äriteavet ning andmevahetus sõltub sageli välismaisest riist- ja tarkvarast, kusjuures suurt osa bloki andmetest säilitatakse väljaspool ELi. Kurjategijad ja ebasõbralikud riiklikud osalejad kasutavad ebaseadusliku uimastikaubanduse ja küberrünnete puhul üha enam ära digisüsteemide ja -protsesside olemuslikku haavatavust.

Küberturvalisuse küsimustega tegelemiseks on vaja sihipäraseid meetmeid ning EL peab suurendama digitaalset suveräänsust tsiviil- ja sõjaväetranspordiga seotud andmete üle ja selle suveräänsuse kindlustama. See eeldab turvalisi automatiseerimislahendusi, pilv- ja andmetöötlustaristut, tehisintellekti kasutamist ja järgmise põlvkonna ühenduvust (5G/6G, ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem), et vältida igasugust survekamist, sest vaid sellised ühendused vastavad lühikese latentsusaja ja suure läbilaskevõimega seotud rangetele nõuetele, et toetada kriitilise tähtsusega teenuseid.

EL vajab ka koolitatud operaatoreid ja töötajaid, kes on teadlikud oma olulisest rollist ELi elutähtsate taristuvõrkude nõuetekohase toimimise tagamisel. Uus fookus, mis on suunatud digitaalsele autonoomiale, koos merendustööstuse strateegiaga pakub ELi ettevõtjatele

⁴⁸ Sadamate julgeoleku jälgimisele võivad kaasa aidata kosmosepõhised Maa seire süsteemid, nagu Copernicus.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

võimalusi töötada välja ja võtta kasutusele tuleviku digilahendused kuritegevuse avastamiseks ja selle vastu võitlemiseks.

Selleks et tugevdada sadamate digitaalset autonoomiat praeguse mitmeaastase finantsraamistiku raames, **toetab komisjon teadus- ja arendusalgatusi, mille eesmärk on tagada sadamatele ja sidusrühmadele mitmeliigilistes logistikaahelates turvaline andmevahetus ja andmete säilitamine.** Komisjon edendab ja toetab koostöös liikmesriikidega ning transpordi-, logistika- ja IT-ettevõtjatega lahendusi, mille eesmärk on saavutada ELi suveräänsus andmete üle, mis toetavad ELi elutähtsat tsiviil- ja sõjalist transporti, ning püüab teha koostööd sarnaselt meelestatud riikidega.

4.4. Küberturvalisus

Sadamate keerukas taristu ja järjest kasvav üleminek digitehnoloogiale tekitavad tarneahelatele ja ELi elutähtsale taristule olulisi küberriske,⁵¹ sealhulgas muret seoses põhisüsteemi kontrollivate suure riskiga tarnijatega. Küberturvalisuse meetmeid aitavad rakendada Euroopa Liidu Küberturvalisuse Ameti (ENISA) küberriskide juhtimise suunised sadamatele⁵² ja Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) juhend küberturvalisuse tagamiseks laevadel⁵³. Komisjon jätkab koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO), et edendada merendussektori ühtlustatud ülemaailmseid küberturvalisuse standardeid mittekohustusliku küberkoodeksi kaudu. ENISA uuendab küberriskide juhtimise suuniseid sadamatele ajakohaste meetmetega ja ELi viimaste poliitikasuundumuste kohaselt (näiteks küberturvalisuse 2. direktiiv).

Komisjon viib koos võrgu- ja infoturbe koostöörühma ning ENISAGA läbi **liidu tasandi koordineeritud küberturvalisuse riskihindamise sadamate kohta, et teha kindlaks küberturvalisuse riskid ja soovitada leevendusmeetmeid.** Küberturvalisuse määrase läbivaatamisel teeb komisjon ettepaneku usaldusväärse IKT tarneahela turberaamistiku kohta. Liidu tasandi küberturvalisuse riskihindamise põhjal võimaldaks see kehtestada proportsionaalseid piiranguid Euroopa elutähtsa taristu suure riskiga tarnijatele. Komisjon viib sadamates läbi valmisoleku koordineeritud testimise ja õppused konkreetsete küberturvalisuse riskistsenaariumide alusel.

Parimate tavade ja teabe vahetamiseks on komisjon valmis tegema liikmesriikidega koostööd **liikmesriikide küberturvalisuse ja merendus-/sadamaasutuste erifoorumil**, tuginedes direktiivi (EL) 2022/2555 artikli 14 kohaselt loodud võrgu- ja infoturbe koostöörühmale. See võiks hõlmata küberohte, insidende, turvanõrkusi, ohuolukordi, teadlikkuse suurendamist, koolitust, õppusi ja oskusi, suutlikkuse suurendamist, standardeid ja tehnilisi spetsifikatsioone, pöörates erilist tähelepanu väikestele ja keskmise suurusega sadamatele. Eesmärgiks seatakse ENISA, EMSA ja asjaomaste sidusrühmade osalemine ning koordineerimine avaliku ja erasektori partnerlustega, nagu Euroopa merendusteabe jagamise ja analüüsimise keskus (EM-ISAC), ja piirkondlike algatustega, nagu Musta mere piirkonna merendusjulgeoleku keskus. Digivaldkonna koondpaketi tehes ettepanek luua ühtne kontaktpunkt kohustusliku küberintsidentidest teatamise jaoks.

⁵¹ Merenduse küberturvalisust käsitletakse küberturvalisuse 2. direktiivis ja kübersolidaarsuse määruses ning rahvusvahelisel tasandil IMO laevade ja sadamarajatiste rahvusvahelises turvalisuse koodeksis (ISPS-koodeks).

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>

Põhimeetmed

- *Ajakohastada olemasolevaid sadamate julgeoleku juhendeid, et need hõlmaksid piisavalt kõiki asjakohaseid ohte.*
- *Töötada koos Euroopa välisteenistusega välja piirkondlikud raamistikud, et teha koostööd kolmandate riikidega sadamate julgeoleku parandamisel, ning töötada tollikontrollide suurema ühtlustamise nimel kõigis ELi sadamates ning paremate julgeolekuprotokollide nimel kogu maailmas.*
- *Esitada ettepanek sadamatöötajate taustakontrolli ELi raamistiku kohta.*
- *Luua liikmesriikide küberturvalisuse ja merendus-/sadamaasutuste foorum teabe ja parimate tavade vahetamiseks.*
- *Viia liidu tasandil läbi turvariskide koordineeritud hindamine, et teha kindlaks küberriskid ja soovitada asjakohaseid meetmeid nende leevendamiseks.*

5. JUURDEPÄÄS RAHASTAMISELE JA INVESTEERINGUTELE

Sadamate ees seisvaid väljakutseid saab lahendada ja nende muutuvaid rolle toetada üksnes ELi, riikliku ja erasektori rahastuse kombineerimisega ning prognoositavate õigusraamistike ja riskide vähendamise vahendite abil. Sidusrühmad on esitanud investeerimisvajaduste hinnangud,⁵⁴ milles on võetud arvesse suuremaid kaubavooge, süsinikuheite vähendamiseks tehtavaid jõupingutusi, laevade järjest suuremaid mõõtmeid ning kestlikkuse ja kerksusega seotud vajadusi. Rahastamise puhul on kitsaskohtadeks juurdepääs kindlale rahastamisele, kasvavad kulud ning pikad ja kulukad loamenetlused.

Erainvestorite riske vähendab avaliku sektori rahastus, mis peab asjakohastel juhtudel olema kooskõlas riigiabi eeskirjadega ning võimaldab ette võtta märkimisväärse avaliku väärtusega projekte ühiskondlike probleemide lahendamiseks. Avaliku sektori rahastus on siiski piiratud ja **selle mõju maksimeerimiseks peab see olema kindla sihtotstarbega (vt rahastamispõhimõtted 1. lisas).**

EL on alates 2014. aastast toetanud energia, kestlikkuse, ühenduvuse, innovatsiooni ja muude aspektidega seotud sadamaprojekte mitme rahastamisvahendi raames (sealhulgas Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) ja ühtekuuluvusprogrammid, programmid „Horisont 2020“ ja „Euroopa horisont“)⁵⁵ – ligikaudu 10 miljardit eurot on eraldatud lahenduste kasutuselevõtuks ning üle 200 miljoni euro teadusuuringuteks ja innovatsiooniks. **Komisjon seab Euroopa ühendamise rahastu 2026. aasta projektikonkursi raames prioriteediks ka toetused kaldaäärse elektritoite arendamiseks sadamates.**

Järgmises mitmeaastases finantsraamistikus (2028–2034) saab sadamatesse tehtavaid investeringuid toetada mitme vahendiga: kavandatav **Euroopa Konkurentsivõime Fond**

⁵⁴ ESPO hinnangul 80 miljardit eurot: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogramm CEF-T (3,9 miljardit eurot), Euroopa ühendamise rahastu energeetikaprogramm CEF-E (856 miljonit eurot), ERFi ja Ühtekuuluvusfondi programmid (3,7 miljardit eurot), innovatsioonifond (870 miljonit eurot), programmid „Horisont 2020“ ja „Euroopa horisont“ (218 miljonit eurot). Programmi „InvestEU“ raames kaasati sadamate jaoks 200 miljonit eurot, millele lisandus 730 miljonit eurot sadamate jaoks olulistele digitaalvaldkonna ning süsinikdioksiidi kogumise ja säilitamise projektidele. Taaste- ja vastupidavusraha toetatakse mõnes liikmesriigis olulisel määral kaldaäärse elektritoite ja sadamate keskkonnasäästlikumaks muutmise projekte.

võiks hõlmata investeringuid puhtasse, kindlasse, kahesuguse kasutusega, mitmeliigilisse ja iseseisvasse digitaliseeritud taristusse, pealishitistesse ja seadmetesse, sealhulgas laadimistaristusse ja sinimajanduse tehnoloogiasse. Peamine ELi vahend on **Euroopa ühendamise rahastu 2028–2034 (CEF3)**, mille kavandatud transpordieelarve on 51,5 miljardit eurot ja mille piiriülese ühendatuse rahastamisprioriteetide hulka kuuluvad sadamad⁵⁶. Innovatsiooni sadamates peaks toetama tulevane programm „**Euroopa horisont**“ **2028–2034**.

Kavandatava **riikliku ja piirkondliku partnerluse kavasid** reguleeriva määruse üks eesmärk hõlmab meetmeid, millega tõhustatakse liidu transporditaristut ja aidatakse kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu väljakujundamisele ning vähendatakse samal ajal süsinikuheidet ja parandatakse ühenduvust, julgeolekut ja juurdepääsetavust kaugetes, äärepoolsetes ja vähem ühendatud piirkondades. **Liikmesriigid ja piirkonnad saavad** olemasolevate vahendite abil **edendada oma sadamate arengut vastavalt kohalikele vajadustele ja oludele**.

Nagu on sätestatud ELi merendustööstuse strateegias, kuulutab ELi HKSt rahastatav innovatsioonifond 2027. aastal välja spetsiaalse merendusala projektikonkursi, millest võivad kasu saada ka sadamaprojektid.

Euroopa Investeerimispanka grupp (EIP grupp) toetas aastatel 2014–2025 omavahenditest ligikaudu 2,8 miljardi euroga mere- ja siseveesadamate projekte, sealhulgas projekte, mis käsitlesid kliimakerksust, süsinikuheidete vähendamist, ühtekuuluvust, innovatsiooni, digitaliseerimist, julgeolekut ja kaitset, avamere taastuvenergiat ja alternatiivkütuseid⁵⁷. **Komisjon palub EIP nõustamiskeskusel pakkuda suutlikkuse suurendamise toetust konkreetselt väikestele ja keskmise suurusega TEN-T sadamatele. Lisaks teeb komisjon koostööd liikmesriikide tugipankade ja finantseerimisasutustega ning erasektori finantsvaldkonna sidusrühmadega, et selgitada välja täiendavad rahastamislahendused kooskõlas käesolevas strateegias sätestatud prioriteetide, kriteeriumide ja tingimustega.**

Ülemaailmne sadamatööstus on dünaamiline ja seal on toimumas muutused – sadamate tegevus laieneb lisaks põhitegevusele uutele tehnoloogiatele ja innovatsioonile, mis avavad uusi võimalusi. Paljud sadamad on oma tegevust juba edukalt mitmekesistanud, kuid arenguruumi veel on. **ELi sadamad peaksid järgima tulevikku suunatud, raamidest väljuvaid strateegiaid, millesse on lõimitud tipp tehnoloogia ja uuenduslikud kestlikud tavad.** Eelkõige peaksid energiasüsteemi ümberkujundamisel ja digiüleminekul tekkivaid äri võimalusi ära kasutama väikesed ja keskmise suurusega sadamad.

6. SOTSIAALNE SIDUSUS, OSKUSED JA KVALITEETSED TÖÖKOHAD

6.1. Sadamad kui ühendajad

Sadamatel on väga oluline roll arktiliste piirkondade, rannikualade, saarte ja äärepoolseimate piirkondade ning neis piirkondades elava 20 miljoni ELi kodaniku jaoks, sest nad aitavad kaasa majandusarengule ja kerksusele ning sotsiaalsele ja territoriaalsele sidususele. Tööstusareng ja innovatiivsed merendusklastid sadamates soodustavad kohalikku majandust ning kaldaäärne

⁵⁶ Euroopa ühendamise rahastu 2028–2034 on kavandatud 29,9 miljoni euro suurune eelarve energeetikaalaste eesmärkide jaoks (COM(2025) 547).

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

avalik ja eraruum suurendab linnade atraktiivsust. Sellest tingituna võib tihedalt asustatud piirkondades tekkida konkurents ruumi pärast ja negatiivne mõju keskkonnale.

Komisjon jätkab saarte ja äärepoolseimate piirkondade, eelkõige demograafiliste probleemidega piirkondade **territoriaalse sidususe ja ühendatuse toetamist** ühtekuuluvuspoliitika rahastamisvahendite ja Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi (CEF-T) kaudu ning **kutsub liikmesriike üles toetama** eelkõige saartel, äärealadel ja äärepoolseimates piirkondades asuvate väikeste ja keskmise suurusega **sadamate taristu, puhta energia ja puhaste kütuste kasutuse, ohutuse ja kestlikkuse parandamist**. Komisjon lisab tulevase rannikukogukondade strateegia ja saarte strateegia teatiste raamistikku **poliitikameetmed, mille eesmärk on suurendada sadamate majanduslikku, keskkonnavalast ja sotsiaalset panust kohalikesse kogukondadesse**. Sadamate ja linnade koostoimeks tuleb majanduslikke, keskkonnavalaseid ja sotsiaalseid tegureid tasakaalustada. Komisjon **tõhustab dialooge ning toetab parimate tavade ja suuniste väljatöötamist sadamate ja linnade vaheliste suhete laiendamiseks**⁵⁸. Lisaks esitab komisjon ettepaneku konkurentsivõimeliste väikeste ja keskmise suurusega sadamate uue tegevuskava kohta.

6.2. Kvalifitseeritud tööjõud ja ohutud töötingimused ELi sadamates

Kvalifitseeritud ja pidevalt koolitust saav tööjõud on väga oluline õiglase, puhta ja digitaalse ülemineku saavutamiseks sadamates ja sellega seotud sinimajanduse tegevustes, sealhulgas sadamate ümbruse kohalikes kogukondades. Euroopa maailmamerepakti kohane uus sinimajanduse põlvkonnavahtuse strateegia, mis on kavas koostada 2027. aastal, aitab arendada **järgmise põlvkonna kvalifitseeritud tööjõudu kõigis sinimajanduse sektorites, sealhulgas sadamates**.

Oskuste liidu algatuses välja kuulutatud tugevdatud oskuste pakti raames julgustab komisjon **sotsiaalpartnereid, sadamaid ja muid sidusrühmi, sealhulgas asjakohaseid koolituskeskusi, looma sadamasektori jaoks spetsiaalse oskuste partnerluse**, et prognoosida oskuste vajadusi, tegeleda oskuste nappusega, edendada täiend- ja ümberõppe algatusi⁵⁹ ning kaasavat juurdepääsu kvaliteetsetele töökohtadele, eelkõige naiste ja noorte jaoks. Merendussektorit, sealhulgas sadamaid, kutsutakse üles **tegema koostööd oskuste paktis sisalduva digitaalse ökosüsteemi ulatusliku partnerlusega**, et toetada digioskuste täiendamist sadamasektoris, ning **esitama lubadusi küberoskuste akadeemia raames ja kasutama sadamatöötajate puhul Euroopa küberturbeoskuste raamistiku vahendit**. Sadamasektori jaoks on väga olulised ka ELi merendustööstuse strateegia täiendavad meetmed, mille eesmärk on muuta töötamine meretranspordi klastris atraktiivsemaks ning edendada liikuvust mere- ja kaldapõhiste rollide vahel.

Sadamate suhtes kohaldatakse töötavishoidu ja tööohutust käsitlevat liidu õigustikku. Lisaks on töötajate kaitsmiseks väga oluline tugevdada koostööd riiklike sadamavaldajate,

⁵⁸ ELi kliimanetraalsete ja arukate linnade missiooni, ELi missiooni „Meie ookeanide ja veekogude taastamine“, Euroopa maailmamerepakti, rannikukogukondade strateegia ja veekerksuse strateegia „allikast mereni“ lähenemisviisi kaudu. ELi linnaalgatused, nagu roheliste linnade lepe ja linnapeade pakt, soodustavad kõrgete keskkonna- ja kliimaeesmärkide saavutamist sadamalinnades.

⁵⁹ Tuginedes sellistele algatustele nagu nõukogu soovitus õiglase kliimanetraalsusele ülemineku kohta, nullnetotööstuse määrus (sealhulgas nullnetotööstuse akadeemiad) ja kvaliteetsete töökohtade tegevuskava.

tööinspeksioonide ja meresõiduohutuse asutuste vahel, sealhulgas piiriülest koostööd Euroopa Tööjõuameti toel.

Lisaks on hiljutistes muudatustes⁶⁰ selgitatud meretranspordiga seotud õnnetusjuhtumite juurdلuse eeskirjade kohaldamist seoses laeva pardal viibivate sadamatöötajatega. Sadamariigi kontrolli direktiiviga⁶¹ on ette nähtud ELi sadamaid külastavate laevade sihipärase pisteliste vastavuskontrollide süsteem. Et ohutust veelgi suurendada, **koostab komisjon** koostöös sotsiaalpartneritega **juhendi meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide kohaldamise kohta laeva pardal viibivate sadamatöötajate suhtes**. EL toetab programmi „Euroopa horisont“ raames täiendavaid teadusuuringuid ja suuniste koostamist **alternatiiv- ja taastuvkütuste ning vähese süsinikuheitega ja CO₂ heiteta kütuste ohutu käitlemise kohta sadamapiirkonnas ning komisjon koostab juhendi ja koolitusmaterjalid alternatiivkütuste ohutu käitlemise kohta sadamates**.

EL jätkab rangete ohutus- ja tööstandardite, sotsiaaldialoogi ja heade tavade edendamist, sealhulgas rahvusvahelistel foorumitel. **Liikmesriike julgustatakse toetama sadamate ohutumaks ja kestlikumaks⁶² muutmist ning tagama liidu ja riiklike tööalaste õigusaktide ja kollektiivlepingute rakendamise ja järgimise**.

Põhimeetmed

- *Toetada väikeseid ja keskmise suurusega sadamaid konkreetse tegevuskavaga (2. lisa).*
- *Toetada sinimajanduse põlvkonnavahtuse strateegia meetmete kaudu järgmise põlvkonna kvalifitseeritud tööjõu arendamist kõigis sinimajanduse sektorites, sealhulgas sadamates.*
- *Toetada sotsiaalpartnereid ja asjaomaseid sidusrühmi sadamasektori töötajate täiend- ja ümberõpet ning kaasamist käsitleva oskuste pakti kehtestamisel.*
- *Koostada juhend meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide kohaldamise kohta laeva pardal viibivate sadamatöötajate suhtes.*
- *Koostada juhend alternatiivkütuste ohutu käitlemise kohta sadamates.*

7. KOKKUVÕTE

Käesolevas strateegias rõhutatakse sadamate olulist rolli ELi majanduse ja ühiskonna jaoks. Sellega kehtestatakse raamistik, mille abil muuta ELi sadamasektor tulevikukindlaks, parandada selle konkurentsivõimet ja laiendada sadamate rolli ühiskonnas turvalisel, ohutul ja kestlikul viisil, samuti suurendada kerksust, sõjalist liikuvust ning küber- ja majandusjulgeolekut. Komisjon on võtnud kohustuse tagada strateegia tulemuslik rakendamine ja eesmärkide saavutamine üheskoos kõigi eespool nimetatud sidusrühmadega. Selleks loob komisjon **kõrgetasemelise merendustööstuse ja sadamate nõukoja**, mille eesistujad on vastutav volinik ja juhtivad asepresidendid ning mis vahetab järjepidevalt teavet nii **ELi merendustööstuse strateegias** kui ka **sadamastrateegias** esitatud meetmete rakendamise kohta ning kogub tagasisidet turu arengu kohta.

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

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

⁶² Sealhulgas direktiiv 2012/18/EL (Seveso), direktiiv 2014/34/EL (ATEX), direktiiv 1999/92/EÜ (töötajate ohutuse ja tervise kaitse kohta), direktiiv (EL) 2024/1788 (gaasi- ja vesinikupakett).

1. LISA. Rahastamispõhimõtted⁶³

A) Ühised põhimõtted ELi sadamaprojektide rahastamiseks kõigist asjaomastest ELi rahastamisvoogudest

- Avaliku sektori rahastus peaks olema suunatud sellele, et saavutada suurim ja kiireim mõju avalikele ja ühiskondlikele väljakutsetele kooskõlas kohaldatavate riigiabi eeskirjadega.
- Toetusi tuleks anda üksnes projektidele, mis pakuvad selget avalikku huvi, ning tuleks võimendada erainvesteeringuid ja vähendada nendega seotud riske.
- Avalike prioriteetide hulka peaksid kuuluma kriitilise tähtsusega tarne- ja logistikaahelate kerksus, ühenduvus, keskkonnasäästlike kütuste tarnimine, kaldaäärne elektritoide ja laadimine, sadamate elektrifitseerimine ja võrguühendused, roheline taristu ja kestlikud sadamatoimingud, kahesuguse kasutuse võime ning sadamate füüsiline ja digitaalne julgeolek, võitlus kuritegevuse ja ebaseadusliku uimastikaubanduse vastu, tööhõivevõimaluste loomine rannikukogukondades, ringmajandus, jäätmete vähendamine ja ringlussevõtt.
- Erilist tähelepanu tuleks pöörata saarte ning ranniku- ja äärepoolseimate piirkondade väikestele ja keskmise suurusega sadamatele, sõltuvalt nende vajadustest, pidades eelkõige silmas ohutust, elektrifitseerimist ja võrkudele juurdepääsu parandamist.
- Prioriteediks tuleks seada ELi lahenduste väljatöötamine ja nende suurem kasutuselevõtt.
- Tuleks luua vastupidav sadamate võrgustik, mis suudab kindlustada kriitilise tähtsusega tarne- ja logistikaahelad, sõjalise liikuvuse ja ühenduvuse, sealhulgas saartel ja äärepoolseimates piirkondades, ning kaitsta ELi meresadamaid rahvusvaheliste ohtude eest.
- ELi sadamad, mis puutuvad otseselt kokku kolmandate riikide sadamate ebaausa konkurentsiga, peaksid saama rahastust rohelise taristu ja sadamaseadmete jaoks.
- ELi sadamate selliste üksuste avaliku sektori poolse rahastamise suhtes, mida otseselt või kaudselt kontrollivad kolmandad riigid oma huvidest lähtuvalt, tuleks teha hoolikas taustakontroll juhtudel, mis on seotud ELi julgeoleku ja avaliku korra huvidega, sealhulgas kriitilise tähtsusega või kahesuguse kasutusega taristutega.
- Tuleks luua stiimuleid innovatsiooni ja kerksust toetavate lahenduste leidmiseks ELis ning uurida sektoritevahelist koostoimet.
- Arvesse tuleks võtta võimalikku julgeolekualast kasu, mida pakub EList või sarnaselt meelestatud riikidest pärit tehnoloogia ja teenuseosutajate teenuste kasutamine.
- Laienemisprotsessis osalevate riikide osalejate pakutud lahendusi tuleks käsitada osana laiemast ELi tarneahelast.

B) Kolmandate riikide sadamaprojektide toetamise juhtpõhimõtted

- Keskenduda vastastikku kasulikele partnerlustele, kus on ühised prioriteedid, näiteks ühiste standardite rakendamine, regulatiivsete meetmete alase suutlikkuse suurendamine, puhta kütuse taristu laiendamine, keskkonna, elurikkuse ja kliima kaitsmine, laienemisprioriteedid, meresõiduohutus ja merendusjulgeolek, sadamate ohutus ja julgeolek ning võitlus uimasti- ja inimkaubanduse ning sadamataristu muud liiki ebaseadusliku kasutamise vastu. Tagada aus konkurents, inimõiguste austamine,

⁶³ See lisa ei piira mitmeaastase finantsraamistiku 2028–2034 vastuvõtmisega seotud seadusandlikke menetlusi.

sotsiaalsed ja keskkonnastandardid, kliimakaitse ning ohutus- ja julgeolekunõuete järgimine.

- Kaitsta ELi konkurentsivõimet (sealhulgas konkurentsivõime kontroll, et hinnata rahalist toetust sadamaprojektidele, mis mõjutaksid negatiivselt tegevust kuni 300 meremiili kaugusel asuvates ELi sadamates).
- Toetada ELi poliitikaeesmärke, mis on seotud ühenduvuse ja kaubandusega, kriitilise toorme või taastuvkütuste ja muude ELi majanduse jaoks kriitilise tähtsusega kaupade impordi/ekspordiga.
- Tagada, et asjakohased rahvusvahelised lepingud ELi ja kolmandate riikide vahel sisaldavad õiglasi turulepääsutingimusi sadama- ja terminaliteenuste ning nende teenuste osutamise kontsessioonide jaoks, samuti tagada selged mehhanismid nende tingimuste kohaldamise jälgimiseks.
- Toetada kõrgete eesmärkidega siduvate rahvusvaheliste lepingute järgimist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis.

2. LISA. Konkurentsivõimeliste väikeste ja keskmise suurusega sadamate uus tegevuskava

Väikesed, keskmise suurusega ja saaresadamad on Euroopa sadamasüsteemi oluline osa, millel on suur potentsiaal. Need sadamad toetavad rannikukogukondi, ühenduvust ja territoriaalset sidusust; samal ajal on nad piirkondliku majanduse ühenduslülideks ning aitavad saavutada liidu prioriteete kohalikul ja piirkondlikul tasandil. Neil on oma osa ka liidu strateegilises autonoomias, eelkõige energia- ja kriitilise tähtsusega tarneahelates, ning nad toetavad sinimajandust, sealhulgas kalandust, samuti olulisi ja spetsialiseerunud turusegmente, nagu reisijatevedu, energia ja avamereelekter. Just seepärast pööratakse käesolevas strateegias väikestele ja keskmise suurusega sadamatele erilist tähelepanu, sealhulgas seoses lihtsustamise, innovatsiooni, Euroopa mereruumi, elektrifitseerimise ja julgeolekuga. Rannikukogukondade strateegiaga toetatakse veelgi rannikupiirkondade konkurentsivõimet ja mitmekesistamist ning selles pööratakse erilist tähelepanu väikesadamatele. Komisjoni **tegevuskavas ELi kalandus- ja vesiviljelussektori energiasüsteemi ümberkujundamise kohta** käsitletakse ka taastuvenergia kasutamist väikesadamates ning tegevuskavaga toetatakse ühtlustatud ELi metoodika väljatöötamist sadamate energiatarbimise ja heitkoguste mõõtmiseks. Samuti pakutakse sihipärast toetust ja juhendeid.

- **Konkreetne rahastamisprioriteet, ühtekuuluvuspoliitika rahastamine ja finantssuutlikkuse suurendamine ning projektide ettevalmistamine EIP nõustamiskeskuse poolt.**
- **Liikmesriikide parem toetus** üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale otsusele.
- **Tööstuslike tegevuskohtade ja tööstusklastrite elektrifitseerimise edendamine** tulevase elektrifitseerimise tegevuskavaga.
- **Katseprojektid alternatiivsete energiaallikate integreerimiseks** (võimalik rahastus Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondist).
- **Platvorm BlueInvest**, et toetada uute tehnoloogiate katsetamist ja nende turusobivuse hindamist, tehnilise abi andmist ja rahaliste vahendite kogumist.
- **Küberturvalisuse alane nõustamine ja küberturvalisuse alase suutlikkuse suurendamine.**
- **Sadamate liidu laiendamine**, et jagada **parimaid tavasid ja nõuandeid ebaseadusliku uimastikaubanduse ja kuritegevuse vastase võitluse valdkonnas.**
- Tulevases **Euroopa mereruumi töökavas** käsitletakse kestlike ja keskkonnahoidlike lähimereveo sõlmpunktide ja ühenduste arendamist ning sadamatevahelist koostööd, keskendudes väiksematele sadamatele.
- **Siseveetranspordi tegevuskavasse aastateks 2028–2034** lisatakse konkreetsed meetmed teadmiste jagamise edendamiseks ja siseveesadamate toetamiseks.

3. LISA. Meetmete ja suuniste kokkuvõte

I sammas – KONKURENTSIVÕIME, INNOVATSIOONI JA DIGIÜLEMINEKU TUGEVDAMINE

Komisjon teeb järgmist:

- seab alates 2026. aastast kooskõlas selgete juhtpõhimõtetega prioriteediks vastastikku kasulikud algatused kolmandate riikide sadamates;
- kohaldab alates 2026. aastast käesoleva strateegia põhimõtteid rahvusvaheliste lepingute ja koostööraamistike üle peetavatel läbirääkimistel;
- jätkab 2026. aastal turulepääsu taotlemist vabakaubanduslepingute üle peetavatel läbirääkimistel ning teeb koos Euroopa välisteenistusega koostööd kolmandate riikidega, et edendada õiglasi investeerimistingimusi ja ELi ettevõtjate juurdepääsu;
- toetab alates 2026. aastast liikmesriikide jõupingutusi rahvusvaheliste standardite kehtestamisel Euroopa standardimise kõrgetasemelise foorumi raames uue uuenduslike sadamate ja terminalide töösuuna kaudu;
- koostab 2028. aastaks liikmesriikidele mõeldud juhendi välisinvesteeringute hindamiseks kooskõlas ELi rahvusvaheliste kohustustega ning töötab välja raamistiku ELi sadamatesse tehtavate välisinvesteeringute kaardistamiseks ja jälgimiseks;
- paneb alates 2026. aastast programmi „Euroopa horisont“ tulevastes algatustes, sealhulgas juhtteemas „Tuleviku sadamad“, suuremat rõhku lahenduste kasutuselevõtule pärast katsetappi;
- tugevdab liidu tehnoloogilist juhtpositsiooni alternatiivkütuste kasutamise, elektrifitseerimise, projekteerimise, seadmete moderniseerimise, energiatõhususe ja digitaliseerimise valdkonnas ning lisab energia muundamissüsteemid, ringluspõhisuse ja digilahendused;
- püüab alates 2026. aastast tihendada raamprogrammi „Euroopa horisont“ 2028–2034 raames avaliku ja erasektori koostööd prioriteetsetes valdkondades;
- tõhustab 2026. aastal raudtee teenindusrajatistele juurdepääsu eeskirju;
- esitab 2028. aastal ettepaneku siseveetranspordi tegevuskava kohta aastateks 2028–2034, milles keskendutakse siseveesadamatele;
- kehtestab 2028. aastaks ELi suunised tõhusaks andme jagamiseks veoahelas;
- hindab 2027. aastal asjakohasel juhul ja võttes arvesse ka avaliku konsultatsiooni tulemusi, kas on vaja muuta künniseid, ning annab täiendavaid suuniseid, milles tuuakse näiteid ja jagatakse selgitusi üldise grupierandi määruse eeskirjade tõlgendamise kohta, sealhulgas sadamataristusse tehtavate investeeringute puhul.
- vaatab 2026. aastal läbi ELi ühinemissuunised, et anda selged ja ajakohastatud juhised ELi ühinemiseeskirjade kohaldamise kohta nii ühinemiste horisontaalse kui ka mittehorisontaalse mõju suhtes.

Euroopa mereruumi Euroopa koordinaator teeb järgmist:

- toob peatselt valmivas Euroopa mereruumi töökavas prioriteedina välja kestlike ja keskkonnahoidlike lähimereveo sõlmpunktide ja ühenduste arendamise ning edendab sadamatevahelist koostööd, eriti väikesadamate puhul, meretaristu uuendamist ning integreerimist raudtee- ja siseveetranspordiga;
- toetab kerksuse planeerimist teiste transpordikoridori Euroopa koordinaatoritega peetavate seminaride kaudu, et uurida mere- ja sisemaaühenduste säilitamise võimalusi

erandolukordades, kui peamistel transpordimarsruutidel asuvates suuremates sadamates peaks esinema häireid.

Liikmesriike kutsutakse üles tegema järgmist:

- võtma juhtrolli ülemaailmsete tehniliste rahvusvaheliste standardite kehtestamisel asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel, sealhulgas Rahvusvahelises Standardiorganisatsioonis;
- ennetama, leevendama ja maandama riske, mis on seotud kahesuguse kasutusega strateegilise taristu välisomanduse ja -kontrolliga ning sellise taristuga seotud toimingutega;
- tagama võimaluse anda riiklike õigusaktide alusel riigile ajutiselt kontroll kahesuguse kasutusega strateegilise taristu, strateegiliste varade või seadmete üle või nende kasutusõigus;
- tagama sõjalise liikuvuse määrase vajalike meetmete täielik ja kiire rakendamine pärast määrase vastuvõtmist;
- ühtlustama planeerimis- ja loamenetlusi, et võimaldada innovatsiooni kiiret kasutuselevõttu sadamates;
- pöörama suuremat tähelepanu sisemaaühenduste kättesaadavuse ja läbilaskevõime parandamisele raudteel ja siseveeteedel;

ühtlustama maakasutuse planeerimise ja lubade andmise menetlusi, et võimaldada kiiresti arendada sadamakasutuseks täiendavaid alasid.

Sektori sidusrühmi julgustatakse tegema järgmist:

- toetama ELi rahastatavate teadusuuringute tegemist ja levitamist, jagama parimaid tavasid ning arendama partnerlusi ja uusi ärimudeleid, mille haare on laiem kui konkreetsed/kohalikud probleemid, samuti võtma arvesse üldisi turunõudeid, sealhulgas väikeste ja keskmise suurusega sadamate puhul.

Liikmesriike ja sidusrühmi kutsutakse üles tegema järgmist:

- kohaldama käesolevas strateegias sätestatud juhtpõhimõtteid ka oma algatuste suhtes ning tõhustama üldist koordineerimist ja teabevahetust;
- ühtlustama planeerimis- ja loamenetlusi, et võimaldada innovatsiooni kiiret kasutuselevõttu sadamates;
- pöörama suuremat tähelepanu sisemaaühendustele raudteel ja siseveeteedel;
- püüdma saavutada tasakaalu eraettevõtjate investeringutasuvuse ja sobivate lepinguliste kohustuste vahel (kestus, läbipaistvad ja õiglased uuendamistingimused, paindlikkusklauslid), et tagada kerksus, julgeolek, ohutus ja heitkoguste vähendamine.

II sammas – ENERGIASÜSTEEMI ÜMBERKUJUNDAMISE, KESTLIKU ARENGU JA PUHTA TÖÖSTUSE EDENDAMINE

Komisjon teeb järgmist:

- jätkab 2026. aastal kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtu jälgimist ning kehtestab tulevases elektrifitseerimise tegevuskavas uued meetmed, et toetada sadamate

elektrifitseerimist ja edendada kaldaäärse elektritoite hinnakujunduse suuremat läbipaistvust;

- kasutab Vahemere piirkonna taastuenergia ja puhta tehnoloogia alase koostöö algatuse T-MED rakendamise võimalusi, et toetada kestlikku energiaühendust Vahemere sadamate vahel;
- kaalub tulevases energialiidu pakettis võimalusi, kuidas edendada kestlike kütuste kättesaadavust sadamates;
- kaalub alternatiivkütuste taristu määruse eelseisva läbivaatamise käigus meetmeid, millega kiirendada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu laevanduses;
- koordineerib liikmesriikide jõupingutusi ja hõlbustab parimate tavade vahetamist, sealhulgas võimaluse korral suuniste abil;
- hindab taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste väärtusahela tööstusliidu (RLCF) kaudu 2026. aasta lõpuks taristu läbilaskevõimet ning tulevasi vajadusi taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste tarnimiseks sadamates ja sadamatesse;
- tellib 2026. aastal saastevaba vesiniku ühisettevõtte raames uuringu, et toetada komisjoni tegevust ülemaailmses sadamate vesinikuliidus;
- toetab alates 2026. aastast sadamate, kohalike omavalitsuste ja tööstusklastritega loodavaid partnerlusi;
- innustab sadamaid, energiaettevõtjaid, võrguettevõtjaid ja kohalikke ametiasutusi tegema tihedamat koostööd ning on valmis andma mitteametlikke suuniseid konkurentsiküsimustes;
- korraldab 2027. aastaks sadamatele mitu sihtotstarbelist seminari;
- vaatab läbi taksonoomia kliimaalase delegeeritud õigusakti, et muuta tehnilised sõelumiskriteeriumid paremini kasutatavaks ning neid lihtsustada ja ajakohastada, et kajastada asjakohase poliitika, õigusaktide ja tehnoloogia arengut;
- seab eesmärgiks järjepidevama heitkoguste mõõtmise ja nendest teatamise sadamaaladel.

Liikmesriike kutsutakse üles tegema järgmist:

- toetama juhtmeta tehnoloogiaid ja tarkvõrgulahendusi, digitaliseeritud menetlusi ja olemasolevate võrguvarade paremat kasutamist;
- edendama nõudluse juhtimise lahendusi, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega sadamate puhul;
- tugevdama koostööd TEN-T ja TEN-E ning muu elektrivõrgu planeerimise vahel ja võtma tulevast avamerevõrgu arengukavades arvesse ka maismaal tekkivaid vajadusi, mida käsitletakse võrgu arengukavades;
- lähtuma riiklike menetluste ja juhtumipõhiste hindamiste puhul eeldusest, et elektrivõrgutaristu, sealhulgas kaldaäärne elektritoide sadamates, pakub ülekaalukat avalikku huvi;
- eraldama osa ELi HKSi tuludest merendussektori süsinikuheite vähendamise investeeringuteks kogu Euroopa merendusklasis;
- toetama struktureeritud koostööd sadamate ja kohalike tööstusklastrite vahel, et edendada taastuvate energiaallikate kasutuselevõttu, energiaajagamist, heitsoojuse taaskasutamist, salvestuslahendusi ja sadamakesksete energiakogukondade arendamist;
- kasutama asjakohasel juhul veepoliitika raamdirektiivi kohaseid sadamaarendusega seotud sätteid ja tagama laevandusest tulenevat merereostust käsitlevate uute keskkonnanäeskirjade õigeaegse rakendamise sadamates;

- võtma oma riiklike energia- ja kliimakavade ning riiklike õhusaaste kontrolli programmide rakendamisel meetmeid seoses kasvuhoonegaaside heitega ja õhusaasteainetega sadamates.

III sammas – SADAMATE KAITSE JA JULGEOLEK

Komisjon teeb järgmist:

- ajakohastab 2027. aastaks olemasolevaid merendusjulgeolekut käsitlevaid õigusakte, et need hõlmaksid piisavalt kõiki asjakohaseid ohte;
- teeb koostööd ELi liikmesriikidega, et ajakohastada 2026. aasta lõpuks Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis rahvusvahelised suunised;
- esitab 2026. aasta lõpuks ELi korruptsioonivastase strateegia;
- esitab 2027. aastal ettepaneku sadamatöötajate taustakontrolli ELi raamistiku kohta;
- laiendab 2027. aastal koostöös jõekomisjonidega julgeolekualaseid jõupingutusi ka siseveesadamatele, sealhulgas neile, mida ei hõlma laevade ja sadamarajatiste rahvusvaheline turvalisuse koodeks (ISPS-koodeks);
- avaldab 2027. aastal parimad tavad ebaseadusliku uimastikaubanduse ennetamiseks ja uurib võimalusi edasiseks koostööks kandidaatriikidega;
- töötab 2027. aastaks koos Euroopa välisteenistusega välja piirkondlikud raamistikud, et teha kolmandate riikidega koostööd sadamate julgeoleku parandamisel, ning töötab tollikontrollide suurema ühtlustamise nimel kõigis ELi sadamates ning paremate julgeolekuprotokollide nimel kogu maailmas;
- töötab selle nimel, et saavutada 2027. aastaks avaliku ja erasektori teabevahetus tolliasutuste ja merelogistika ettevõtjate vahel;
- on valmis hindama, mil määral saab konkurentsieeskirjadega toetada Euroopa sadamate liidu välja töötatud suuniste või parimate tavade kohaldamist;
- esitab 2026. aastal Euroopa kliimakerksuse integreeritud raamistiku;
- toetab alates 2026. aastast teadus- ja arendusalgatusi, mille eesmärk on tagada sadamatele ja sidusrühmadele mitmeliigilistes logistikaahelates turvaline andmevahetus ja andmete säilitamine;
- edendab ja toetab alates 2026. aastast lahendusi, mille eesmärk on saavutada ELi suveräänsus andmete üle, mis toetavad ELi elutähtsat tsiviil- ja sõjalist transporti, ning püüab teha koostööd sarnaselt meelestatud riikidega;
- jätkab 2027. aastal koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga, et edendada merendussektori ühtlustatud ülemaailmseid küberturvalisuse standardeid mittekohustusliku küberkoodeksi kaudu;
- ajakohastab 2027. aastaks Euroopa Liidu Küberturvalisuse Ameti (ENISA) küberriskide juhtimise suuniseid sadamatele;
- viib 2027. aastaks liidu tasandil läbi turvariskide koordineeritud hindamise, et teha kindlaks küberriskid ja soovitada asjakohaseid leevendusmeetmeid;
- loob 2027. aastaks liikmesriikide küberturvalisuse ja merendus-/sadamaasutuste foorumi teabe ja parimate tavade vahetamiseks.

Liikmesriike kutsutakse üles tegema järgmist:

- seadma prioriteediks merendusjulgeolekut käsitlevate õigusaktide rakendamise ning võtma kasutusele Euroopa sadamate liidu avaliku ja erasektori partnerluse raames jagatavad parimad tavad, et võidelda organiseeritud kuritegevuse (sealhulgas ebaseadusliku uimastikaubanduse) ja korruptsiooni vastu, ning tegelema sadamate julgeolekuga tervikuna;
- seadma prioriteediks sadamate koostalitlusvõime ELi raudteesüsteemiga ning siseveeteede hea laevatatavusseisundi saavutamise 2030. aastaks;
- võtma elutähtsa teenuse osutajate toimepidevuse direktiivi rakendamisel arvesse ka sadamaid;
- tagama, et elutähtsaid kaupu käideldakse ja ladustatakse kooskõlas sõjalise liikuvuse nõuetega, ELi varude loomise strateegiaga ja Euroopa kaitsetööstuse programmi raames kehtestatud tarnekindluse süsteemiga;
- optimeerima kaardistamist, teabevahetust ja koordineerimist, et luua ja kaitsta varusid ning minimeerida häireid, pidades silmas konkreetsete ülesannete andmist väiksematele sadamatele.

Liikmesriike ja sidusrühmi kutsutakse üles tegema järgmist:

- koostama kliimakerksuskavad ja vahetama parimaid tavasid sadamates võetavate kliimakerksusmeetmete kohta;
- kaitsma ja tugevdama haavatavat taristut, pealisehitisi ja seadmeid, tegelema kitsaskohtadega ning suurendama jõupingutusi oma elutähtsa taristu tugevdamiseks;
- tagama piisava varuvõimsuse ja suutlikkuse, et tulla toime lühiajaliste ja keskmise kestusega häiretega oma logistikaahelas ja elutähtsate kaupade tarnimisel, võimaldades eeskätt kõige haavatavamatel sõjalise liikuvuse sõlmpunktidel saavutada piisava talitlustaseme.

Euroopa mereruumi koordinaator teeb järgmist:

- toetab koos teiste transpordikoridori Euroopa koordinaatoritega mere- ja sisemaaühenduste kerksuse planeerimist.

IV sammas – JUURDEPÄÄS RAHASTAMISELE JA INVESTEERINGUTELE

Komisjon teeb järgmist:

- kohaldab strateegias välja töötatud rahastamispõhimõtteid kõigi rahastamisvahendite puhul, sealhulgas asjakohaseid meetmeid innovatsiooni toetamiseks sadamates programmi „Euroopa horisont“ 2028–2034 raames;
- seab Euroopa ühendamise rahastu 2026. aasta projektikonkursi raames prioriteediks toetused kaldaäärse elektritoite arendamiseks sadamates;
- kasutab strateegia prioriteetide toetamiseks parimal viisil ära praeguse mitmeaastase finantsraamistiku raames kättesaadavaid rahalisi vahendeid;
- palub EIP nõustamiskeskusel pakkuda JASPERSi (ühisabi Euroopa piirkondade projektide toetamiseks) kaudu suutlikkuse suurendamise toetust konkreetset väikestele ja keskmise suurusega TEN-T sadamatele;

- teeb koostööd liikmesriikide tugipankade ja finantseerimisasutustega ning erasektori finantsvaldkonna sidusrühmadega, et selgitada välja täiendavad rahastamislahendused mere- ja siseveesadamate ning ettevõtjate jaoks.

Euroopa Investeerimispanka kutsutakse üles tegema järgmist:

- jätkama sektorile rahastamis- ja nõustamistoe pakkumist ning pidama jätkuvalt dialoogi komisjoni, liikmesriikide, kaasrahastajate ja ettevõtjatega, et edendada strateegia prioriteete ning parandada igas suuruses sadamate ja ettevõtjate, eelkõige väiksemate ettevõtjate, sadamate ja sadamasektori VKEd juurdepääsu rahastamisele ja tehnilisele abile.

Liikmesriike ja piirkondi kutsutakse üles tegema järgmist:

- edendama oma sadamate arengut lähtuvalt kohalikest vajadustest ja oludest.

Valdkonna sidusrühmi kutsutakse üles tegema järgmist:

- järgima tulevikku suunatud, raamidest väljuvaid strateegiaid, millesse on lõimitud tipp tehnoloogia ja uuenduslikud kestlikud tavad.

V sammas – SOTSIAALNE SIDUSUS, OSKUSED JA KVALITEETSED TÖÖKOHAD

Komisjon teeb järgmist:

- jätkab saarte ja äärepoolseimate piirkondade, eelkõige demograafiliste probleemidega piirkondade territoriaalse sidususe ja ühendatuse toetamist;
- lisab 2026. aastal tulevasse rannikukogukondade strateegiasse ja saarte strateegiasse poliitikameetmed, mille eesmärk on suurendada sadamate majanduslikku, keskkonnavalget ja sotsiaalset panust kohalikesse kogukondadesse;
- tõhustab alates 2026. aastast dialooge ning toetab parimate tavade ja suuniste väljatöötamist sadamate ja linnade vaheliste suhete laiendamiseks;
- toetab 2026. aastal väikeseid ja keskmise suurusega sadamaid konkreetse tegevuskavaga (2. lisa);
- avaldab 2026. aastal ELi kalandus- ja vesiviljelussektori energiasüsteemi ümberkujundamise tegevuskava;
- toetab 2027. aastal sinimajanduse põlvkonnavahtuse strateegia meetmete kaudu järgmise põlvkonna kvalifitseeritud tööjõu arendamist kõigis sinimajanduse sektorites, sealhulgas sadamates;
- koostab 2027. aastal juhendi meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide kohaldamise kohta laeva pardal viibivate sadamatöötajate suhtes;
- toetab alates 2026. aastast programmi „Euroopa horisont“ raames täiendavaid teadusuuringuid ja suuniste koostamist alternatiiv- ja taastuvkütuste ning vähese süsinikuheitega ja CO₂ heiteta kütuste ohutu käitlemise kohta sadamapiirkonnas;
- koostab 2027. aastaks juhendi ja koolitusmaterjalid alternatiivkütuste ohutu käitlemise kohta.

Liikmesriike kutsutakse üles tegema järgmist:

- toetama eelkõige saartel, äärealadel ja äärepoolseimates piirkondades asuvate väikeste ja keskmise suurusega sadamate taristu, puhta energia ja puhaste kütuste kasutuse, ohutuse ja kestlikkuse parandamist;
- toetama sadamate ohutumaks ja kestlikumaks muutmist ning tagama liidu ja riiklike tööalaste õigusaktide ja kollektiivlepingute rakendamise ja järgimise.

Sotsiaalpartnereid ja muid sektori sidusrühmi kutsutakse üles tegema järgmist:

- looma sadamasektori jaoks spetsiaalse oskuste partnerluse, et toetada töötajate täiend- ja ümberõpet ning kaasamist.

Merendussektorit kutsutakse üles tegema järgmist:

- tegema koostööd oskuste paktis sisalduva digitaalse ökosüsteemi ulatusliku partnerlusega, et toetada digioskuste täiendamist sadamasektoris;
- esitama lubadusi küberoskuste akadeemia raames ja kasutama sadamatöötajate puhul Euroopa küberturbeoskuste raamistiku vahendit.