



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 5. maaliskuuta 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

SAATE

Lähtettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine
DEPREZ

Saapunut: 4. maaliskuuta 2026

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

Asia: KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE,
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE
JA ALUEIDEN KOMITEALLE
EU:n satamastrategia

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 112 final.

Liite: COM(2026) 112 final



Bryssel 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

EU:n satamastrategia

{SWD(2026) 81 final}

1. JOHDANTO

Tuhansien vuosien ajan ihmiset, tavarat ja ideat ovat kohdanneet satamissa ja kulkeneet niiden kautta. Satamien ympärillä tapahtuvan toiminnan suuri määrä on johtanut nykyisten satamakaupunkien syntyyn, ja satamien vaikutusalue on laajentunut entisestään, mikä mahdollistaa alueellisen ja maailmanlaajuisen kaupan. Tällä hetkellä **EU:n teollinen vahvuus ja vientikapasiteetti riippuvat sen kyvystä olla tiiviissä yhteydessä maailman kauppavirtoihin**. Satamat ovat olennaisia Euroopan talouden ja kansainvälisten markkinoiden välisiä rajapintoja. Ne ovat myös **saarten, rannikkoalueiden ja syrjäisimpien alueiden elinehto, jota on varjeltava**.

Geopolitiikka vaikuttaa suoraan EU:n toimitusketjuihin, ja satamat ovat elintärkeitä **Euroopan turvallisuudelle ja strategiselle riippumattomuudelle**. Satamien on samanaikaisesti ja laajamittaisesti lisättävä kapasiteettiaan, irtauduttava hiilestä, digitalisoitava toimintaansa ja parannettava va turvallisuutta. **Niistä voi tulla uuden teollisuuden, puhtaan energian ja innovaatioklustereiden kotipaikkoja, ja niillä on jo nyt keskeinen asema EU:n energiahuollossa, puolustuksessa ja sinisessä taloudessa**.

Muutos tuo mahdollisuuksia satamille ja EU:n taloudelle. Samaan aikaan satamiin liittyä kuitenkin uusia haavoittuvuustekijöitä ja vastuita järjestäytyneiden rikollisverkostojen sekä kyber- ja drooniuhkien torjunnasta ulkomaiseen omistukseen liittyviin huolenaiheisiin ja kolmansista maista tulevan kilpailun lisääntymiseen. Kun maailmanmahdit kamppailevat vaikutuspiiriensä laajentamiseksi tai turvaamiseksi, satamista saattaa tulla taistelukenttiä. EU:n on vahvistettava satamien asemaa kilpailukykyisinä kaupan keskuksina sekä tuettava niitä taloudellisen turvallisuuden kannalta kriittisinä infrastruktuureina ja yhteiskuntien häiriönsietokyvyn kannalta tärkeinä julkisten palvelujen tarjoajina.

Vuosittain **EU:n satamissa** käsitellään yli 3,4 miljardia tonnia eli 74 prosenttia Eurooppaan saapuvista tai sieltä lähtevistä tavaroista ja niiden läpi kulkee noin 395 miljoonaa matkustajaa.¹ EU:ssa tehdään vuosittain lähes kolme miljoonaa satamakäyntiä, mikä on 23 prosenttia koko maailman satamakäynneistä. Niiden taloudellinen jalanjälki saavutti vuonna 2022 noin 90 miljardin euron liikevaihdon, ja ne työllistivät suoraan noin 423 000 ihmistä.² Euroopan laajuudessa liikenneverkossa on 283 merisatamaa, 223 sisävesisatamaa ja 44 sekasatamaa. Pienet ja keskisuuret satamat tarjoavat tärkeitä palveluja syrjäisillä alueilla, saarilla ja pitkälle erikoistuneilla markkinoilla. Satamatoimijoita ovat satamaviranomaiset, terminaalinpitäjät, hinaustoimijat, satamaluotsit sekä alustankkauspalvelujen ja sataman vastaanottolaitteiden tarjoajat, jotka tarjoavat palveluja merenkulku- ja logistiikkayrityksille ja muille sidosryhmille.

Toimiala, jäsenvaltiot ja muut sidosryhmät vahvistivat laajassa kuulemisprosessissa³, että on tarpeen vahvistaa kilpailukykyä ja satamien asemaa energiasiirtymässä, irtautua hiilestä, parantaa turvallisuutta ja häiriönsietokykyä, helpottaa rahoituksen saantia ja tehdä satamista turvallisempia paikkoja työskennellä. Satamien koko, sijainti, palveltavat markkinasegmentit, hallintomallit ja sidosryhmät ovat keskenään hyvin erilaisia, mikä edellyttää avaraa ja joustavaa suhtautumistapaa.

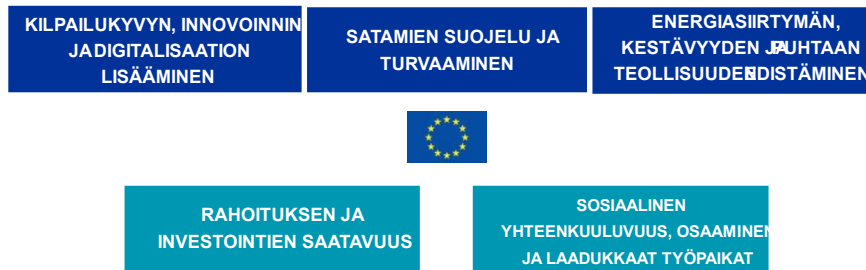
¹ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

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

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EUn-satamastrategia_fi.

EU toimii nyt vuoden 2013 satamapolitiikan luomalta pohjalta puiteiden tarjoamiseksi Euroopan satamien tulevaisuudelle. EU:n satamastrategiassa kootaan yhteen käynnissä olevat ja uudet aloitteet, yksinkertaistamisen tavoite ja voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpanoa koskevat ohjeet.⁴

EU:n satamastrategia: viisi pilaria



2. KILPAILUKYVYN, INNOVOINNIN JA DIGITALISAATION LISÄÄMINEN

2.1. Maailmanlaajuisen kilpailukyvyyn ylläpitäminen

Strategialla tuetaan EU:n satamia niiden kilpailukyvyyn ylläpitämisessä ja vahvistamisessa. Siinä keskitytään innovointiin ja digitalisaatioon, sisämaayhteyksien parantamiseen, EU:n yhteisiin rahoitusprioriteetteihin, sääntelyn yksinkertaistamiseen ja uusien liiketoimintamahdollisuuksien kehittämiseen.

Kauppamerenkulku on luonnostaan maailmanlaajuisia. Siksi EU:n satamat sekä tekevät yhteistyötä että kilpailevat maailman muiden satamien kanssa, mikä tekee näistä suhteista monimutkaisia ja monitahoisia. EU:n satamat ja yritykset tekevät yhteistyötä kolmansien maiden satamien kanssa esimerkiksi puhtaan energian ja vaihtoehtoisten polttoaineiden aloilla ja investoivat ulkomaille osana maailmanlaajuisia logistiikkaketjuja. Näitä toimia tuetaan useilla EU:n ja kansainvälisillä aloitteilla.

Satamien kilpailukykyyn vaikuttavat sekä kustannuksiin liittyvät tekijät (esimerkiksi energia, työvoima ja valtion tukemat investoinnit) että muut seikat (erityisesti sovellettavat standardit ja lait). Epäyhtenäiset oikeudelliset kehykset (ympäristöön liittyvien, sosiaalisten ja muiden näkökohtien osalta) ja aggressiiviset sijoitusstrategiat aiheuttavat huomattavia ongelmia tasapuolisten toimintaedellytysten kannalta. Komissio valmistelee EU:n päästökauppajärjestelmän päivittämistä vuoden 2026 kolmannella neljänneksellä, minkä jälkeen on tarkoitus tarkistaa FuelEU Maritime -asetusta. Päivityksessä tarkastellaan muun muassa mahdollisia täytäntöönpano-ongelmia, jotka vaikuttavat Euroopan satamien

⁴ EU:n satamastrategiassa käsitellään meri- ja sisävesisatamien liikennenäkökohtia. Muita sinisen talouden aloja, erityisesti matkailua, kalastusta ja venesatamia, käsitellään eurooppalaisessa valtamerisopimuksessa, EU:n kestävä matkailun strategiassa sekä syrjäisimpiä alueita, rannikkoalueita ja saaria koskevissa eurooppalaisissa strategioissa.

kilpailukykyyn, erityisesti riskiä liikenteen siirtymisestä EU:n ulkopuolisiin jälleenlaivaussatamiin.

Hinnoittelun lisäksi palvelujen laatu ja tehokkaat sisämaayhteydet ovat edelleen keskeisiä tekijöitä satamien kilpailukykyyn kannalta. EU tukee toimialaa edelleen määrittelemällä rahoituksen painopisteet (ks. liite 1). Unioni tukee ohjelmiansa kautta investointeja, joilla vahvistetaan kestävyyttä, kilpailukykyä, yhteenliitettävyyttä ja häiriönsietokykyä.⁵ EU:n merenkulun teollisuusstrategia sisältää merenkulun valmistusteollisuutta ja laivaliikennettä koskevia lisätoimenpiteitä.

Tietyissä tapauksissa EU antaa erilaista rahoitusta myös ehdokasmaiden satamia ja kolmansien maiden satamahankkeita varten. Tässä strategiassa komissio määrittelee selvät periaatteet (liite 1), jotka muodostavat perustan **molempia osapuolia hyödyttävien aloitteiden priorisoinnille kolmansien maiden satamissa**. Komission, Euroopan ulkosuhdehallinnon, EU:n rahoituslaitosten ja jäsenvaltioiden olisi sovellettava näitä periaatteita aloitteissaan ja parannettava koordinoitua ja tietojenvaihtoa EU:n kilpailusääntöjen mukaisesti.

Pääsyn kolmansien maiden satamamarkkinoille olisi perustuttava oikeudenmukaisiin ja syrjimättömiin ehtoihin EU:n ja kumppanimaiden toimijoille. EU aikoo erityisesti harkita, antaako se edelleen ulkomaisille toimijoille pääsyn markkinoille herkillä aloilla, kuten satamapalveluissa, jos EU:n toimijoilla ei ole vastaavaa pääsyä kolmannessa maassa. **Komissio soveltaa tämän strategian periaatteita kansainvälisiä sopimuksia ja yhteistyökehyksiä koskevissa neuvotteluissa**. Se jatkaa markkinoille pääsyn edistämistä vapaakauppasopimusneuvotteluissa ja **pyrkii yhdessä ulkosuhdehallinnon kanssa edistämään kolmansien maiden kanssa oikeudenmukaisia investointiedellytyksiä ja EU:n yritysten pääsyä** satamainfrastruktuuriin ja satamatoimintoihin. Tarjoajilla, jotka tulevat EU:n toimijat ulkopuolelle sulkevista maista tai maista ilman EU:n kanssa tehtyjä sopimuksia, joilla varmistetaan oikeudenmukainen, syrjimätön pääsy, ei pitäisi olla rajoittamatonta pääsyä EU:n satamiin liittyviin käyttöoikeussopimuksiin ja julkisiin hankintoihin.

Lisäksi **jäsenvaltioilla ja niiden standardointielimillä olisi oltava johtava rooli maailmanlaajuisten teknisten standardien asettamisessa alan kansainvälisillä foorumeilla**, mukaan lukien ISO. **Komissio tukee näitä toimia uudella innovatiivisilla satamia ja terminaaleja koskevalla toimintalinjalla** eurooppalaista standardointia käsittelevän korkean tason foorumin puitteissa.⁶

2.2. EU:n satamien taloudellisen turvallisuuden varmistaminen

Euroopan satamat ovat maailman johtavia merikuljetus- ja logistiikkaketjuja, ja siksi ne houkuttelevat investointeja. Vaikka investoinnit ovat tervetulleita ja tarpeellisia, niihin voi liittyä turvallisuusriskejä lähteestä riippuen. Ulkomainen omistus tai vaikutusvalta strategisissa

⁵ Komissio tukee Global Gateway -strategian ja puhtaan energian ministerikokouksen kautta sellaisia aloitteita kuten Global Gateway -strategian vihreät merenkulkuväylät ja -keskukset (Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs, GGGSCH) ja Intian, Lähi-idän ja Euroopan talouskäytävä (IMEC), sellaisia hankkeita kuten tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavaa merenkulkua Afrikassa koskeva hanke (Future-Ready Shipping in Africa) sekä Välimeren sopimuksen puitteissa mahdollisesti käynnistettäviä uusia aloitteita. Lisäksi Mustanmeren aluetta koskevalla EU:n strategisella toimintamallilla vahvistetaan yhteistyötä kolmansien maiden sekä monenvälisten järjestöjen ja rahoituslaitosten kanssa säilyttäen samalla EU:n kilpailukyky.

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

satamaresursseissa voi herättää perusteltuja kysymyksiä pitkän aikavälin yhdenmukaisuudesta EU:n taloudellisten turvallisuusetujen kanssa, erityisesti silloin, kun mukana on valtion tukemia toimijoita. Komissio on jo ryhtynyt käsittelemään ulkomaista vaikutusvaltaa ja taloudellista turvallisuutta useilla horisontaalisilla välineillä⁷ varmistaakseen, että ulkomaisen valtion tukea saavat yritykset eivät saa epäoikeudenmukaisia kilpailuetuja EU:n sisämarkkinoilla.

EU:n taloudellisen turvallisuuden vahvistamista koskevassa yhteisessä tiedonannossa⁸ kehoitetaan toteuttamaan määrätietoisempia EU:n toimia, joilla rajoitetaan suuririskisten toimijoiden omistajuutta, määräysvaltaa ja toimintaa kriittisessä infrastruktuurissa. Tämä voi vähentää riskiä teknologialukkiutumasta tai riippuvuudesta (suuririskisistä) toimittajista. Se voi myös estää suuririskisiä toimijoita saamasta rahoitusta EU:n rahoittamista aloitteista sekä tukea kriittisten alakomponenttien luotettavien toimittajien kehittymistä.

Sen varmistamiseksi, että säännöt pannaan johdonmukaisesti täytäntöön, komissio **laatii jäsenvaltioille ohjeet ulkomaisten sijoitusten arvioimiseksi EU:n kansainvälisten sitoumusten mukaisesti**. Ohjeet perustuvat systeemiseen lähestymistapaan, joka kattaa kaikki asianomaiset satamaoperaattorit sen mukaan, mikä on niiden rooli kriittisissä toimitusketjuissa, ja erityisesti ne satamat, jotka kuuluvat sotilaallista liikkuvuutta koskevan asetuksen vaatimusten soveltamisalaan. Ohjeissa vahvistetaan erityisesti kynnyksarvot ja kriteerit ulkomaiselle vaikuttamiselle, jota voivat olla esimerkiksi vaikuttaminen strategiaan päätöksiin, operatiivinen määräysvalta ja riippuvuus suuririskisistä laitetoimittajista. Seuraavaksi laaditaan **kehys EU:n satamiin tehtävien ulkomaisten investointien kartoittamiseksi ja seuraamiseksi** ulkomaisten suorien sijoitusten seurantaan koskevan asetuksen ja EU:n taloudellista turvallisuutta koskevan tiedonannon mukaisesti.

Puolustusalan näkökulmasta jäsenvaltioiden olisi sotilaallista liikkuvuutta koskevan asetusehdotuksen⁹ mukaisesti **ehkäistävä, lievennettävä ja torjuttava riskejä, jotka liittyvät strategisten kaksikäyttöisten satamainfrastruktuurien ja niihin liittyvien toimintojen ulkomaiseen omistukseen ja valvontaan**. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä asianomaisille satamille perusteellinen arviointi, jotta voidaan lieventää riskejä, jotka liittyvät ulkomaiseen omistukseen, operatiiviseen määräysvaltaan ja suuririskisiltä toimittajilta peräisin oleviin laitteisiin. Lisäksi jäsenvaltioiden on luotava puitteet kriittisten kuljetusresurssien, myös satamien, ripeälle saatavuudelle, jos vaihtoehtoisia toimenpiteitä, kuten hankintasopimuksia, ei voida käyttää vaaditussa aikataulussa. **Jäsenvaltioiden olisi varmistettava mahdollisuus saada väliaikainen julkinen määräysvalta tai käyttöoikeus strategiseen kaksikäyttöinfrastruktuuriin, -kalustoon tai -laitteisiin kansallisen lainsäädännön mukaisesti**. Komissio muistuttaa, että on tärkeää hyväksyä nopeasti ehdotus sotilaallista liikkuvuutta koskevaksi asetukseksi, ja kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan, että kaikki tarvittavat toimenpiteet toteutetaan nopeasti.

⁷ Esimerkiksi ulkomaisten suorien sijoitusten seurantaan koskeva asetus, ulkomaisia tukia koskeva asetus, kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskeva direktiivi ja NIS 2 -direktiivi, joka kattaa myös kyberturvallisuusnäkökohdat.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

2.3. *Innovoinnin vieminen EU:n satamiin*

Innovointi on parantanut tehokkuutta ja kilpailukykyä koko satama-alalla. Uusien teknologioiden, kuten tekoälyn, laajempi käyttö yhdistettynä innovatiivisten ratkaisujen kysyntään nykypäivän haasteissa (kestävyys, energiatehokkuus, turvallisuus ja toimintavarmuus) avaa mahdollisuuden innovatiivisemmille eurooppalaisille ratkaisuille satamissa. Merkittävästä EU:n tutkimuksesta ja pitkän aikavälin tutkimus- ja innovointirahoituksesta huolimatta eurooppalaiset innovatiiviset ratkaisut eivät kuitenkaan saavuta laajempia markkinoita. Pilottivaihetta seuraavan käyttöönoton varmistamiseksi **komissio aikoo painottaa tätä tavoitetta voimakkaammin tulevissa Horisontti Eurooppa -aloitteissa, tulevaisuuden satamia koskeva 21 miljoonan euron lippulaivanhanke mukaan lukien**,¹⁰ sekä tulevissa Horisontti Eurooppa -ehdotuspyynnöissä.

Tämän tavoitteen saavuttamisen tukemiseksi komissio **vahvistaa unionin teknologista johtoasemaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytössä, sähköistämässä, suunnittelussa, laitteiden jälkiasennuksissa, energiatehokkuudessa ja digitalisaatiossa ottaen huomioon energian muunnosjärjestelmät, kiertotalouden ja digitaaliset ratkaisut. Komissio pyrkii vahvistamaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä vuosien 2028–2034 Horisontti Eurooppa -puiteohjelman painopistealoilla** portfoliolähestymistavan pohjalta. Vesiliikenteessä tämä on jatkoa nykyisen yhteissuunnitellun **päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden** saavutuksille, ja tavoitteena on **vahvistaa ja laajentaa EU:n toimia** tällä alalla sekä edistää synergiaetuja ja mittakaavaetuja hiilestä irtautumisen, digitalisaation, automatisoinnin ja kiertotalouden välillä laajemmassa merenkulun ekosysteemissä.

BlueInvest-foorumi¹¹ voi erityisten työpajojen ja teknisen avun kautta auttaa testaamaan uusia teknologioita, validoimaan markkinoita, tarjoamaan teknistä apua sekä tukemaan varainhankintaa ja markkinoiden hyväksyntää erityisesti pienissä ja keskisuurissa satamissa. Lisäksi Euroopan innovaatio- ja teknologiainstituutin (EIT) alaisuudessa toimiva vesi-, meri- ja merenkulkualojen ja niiden ekosysteemien uusi osaamis- ja innovaatioyhteisö yhdistää satamat yliopistojen, tutkimuslaitosten ja yritysten väliseen innovaatioita koskevaan osaamiskolmioon.

Toimialan sidosryhmien olisi **tuettava EU:n rahoittaman tutkimuksen hyödyntämistä ja levittämistä, jaettava parhaita käytäntöjä sekä kehitettävä kumppanuuksia ja uusia liiketoimintamalleja, jotka menevät erityisiä tai paikallisia haasteita pidemmälle.** Niiden olisi yleisesti otettava huomioon markkinoiden vaatimukset, myös pienten ja keskisuurten satamien vaatimukset. Jäsenvaltioita kannustetaan myös **yksinkertaistamaan suunnittelu- ja lupamenettelyjä, jotta mahdollistetaan innovaatioiden nopea käyttöönotto satamissa.**

¹⁰ Horisontti Eurooppa -puiteohjelman vuosien 2026–2027 työohjelmaan sisältyvässä tulevaisuuden satamia koskevassa lippulaivahankkeessa edistetään toisintamista pienissä ja keskisuurissa satamissa. Strategista energiateknologiasuunnitelmaa koskevalla lippulaivahankkeella vähennetään uusiutuviin polttoaineisiin liittyvien teknologioiden riskejä. Horisontti 2020 -puiteohjelmasta ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta on myönnetty yhteensä 218 miljoonaa euroa satamien innovaatioiden tukemiseen.

¹¹ <https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest>.

2.4. *Tehokkaat digitaaliset satamatoiminnot ja logistiikkaketjut*

Keskimääräisten odotusaikojen pidentyminen EU:n suurissa satamissa vuonna 2024¹² osoitti, että meriyhteyksiä rajoittavat yhä enemmän terminaalien tuottavuus ja sisämaayhteydet, eivät pelkästään meriyhteydet.¹³ Tehottomat rautatie- ja sisävesiyhteydet yhdistettyinä suurempiin aluksiin ja rajalliseen tilaan haittaavat toimintaa. Näiden yhteyksien vahvistaminen voi lyhentää kauttakulkuaikoja ja -kustannuksia, parantaa toimitusketjuja sekä tukea kauppaa EU:n sisällä ja kumppaneiden, myös Välimeren satamien, kanssa.

Eurooppalainen merialue on Euroopan laajuisen liikenneverkon keskeinen osa. **Tulevassa eurooppalaisen merialueen työsuunnitelmassa** eurooppalaisen merialueen koordinaattori asettaa etusijalle kestävien ja vihreiden lähimerenkulun solmukohtien ja yhteyksien kehittämisen sekä edistää satamien välistä yhteistyötä keskittyen pienempiin satamiin, meri-infrastruktuurin parantamiseen ja integrointiin rautatie- ja sisävesiliikenteeseen. Liikennemuotosiirtymän tukemiseksi komissio vahvistaa rautatiepalvelujen käyttöoikeutta koskevia sääntöjä¹⁴ ja ehdottaa vuosiksi 2028–2034 sisävesiliikennettä koskevaa toimintasuunnitelmaa, jossa keskitytään sisävesisatamiin.

Tämän lisäksi **jäsenvaltioiden ja asianomaisten toimialojen sidosryhmien olisi annettava enemmän painoarvoa sisämaayhteyksille rautatie- ja sisävesiliikenteeseen.**¹⁵ Kyky mukautua ja reagoida nopeasti nykypäivän haasteisiin on kilpailukyvyn kannalta ratkaiseva tekijä, minkä vuoksi **satamatoimilupien ja maanvuokraussopimusten olisi mahdollistettava riittävä joustavuus.** Jäsenvaltioita kannustetaan yksinkertaistamaan maankäytön suunnittelu- ja lupamenettelyjä, jotta satamakäyttöön voidaan saada nopeasti uusia alueita suojellen samalla ympäristöä ja ihmisten terveyttä ympäristöarviointien nopeuttamista koskevan asetusehdotuksen¹⁶ mukaisesti.

Digitaalisilla sovelluksilla voidaan optimoida satamakäyntejä, lyhentää kääntö- ja odotusaikoja sekä parantaa resurssien käyttöä samalla vähentäen päästöjä ja parantaen turvallisuutta ja toimintavarmuutta. EU:n digitaalisilla aloitteilla¹⁷ helpotetaan yritysten ja viranomaisten välistä raportointia ja tulliprosesseja. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineen digitaaliostia tuetaan 5G-teknologioiden käyttöönottoa satamissa.

Yritysten välinen tietojenvaihto on hajanaista ja usein sidoksissa omisteisiin ohjelmistoihin. Järjestelmien parempi integrointi voisi parantaa toimitusketjun näkyvyyttä asettamatta vaatimusta keskitetyistä alustoista, ja se myös suojaa olemassa olevia tietoteknisiä investointeja. Komissio **laatii EU:n suuntaviivat, jotka koskevat datan tehokasta jakamista kuljetusketjussa,** mikä täydentää jäsenvaltioiden toimia.¹⁸

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

¹³ Drewry, Ports and Terminals Insight, Q1 2025, 28.2.2025.

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

¹⁵ Asetuksen (EU) 2024/1679, rautateiden ratakapasiteettia koskevan asetuksen 29 artiklan ja satamapalveluasetuksen kuulemissäännösten mukaisesti.

¹⁶ COM(2025) 984 final.

¹⁷ Esimerkiksi eurooppalainen merenkulkualan yhdennetty palveluympäristö (EMSWe), sähköiset kuljetustiedot (eFTI) ja unionin tullikoodeksin tuleva tarkistus.

¹⁸ Eurooppalaisen digitaalisen infrastruktuurin konsortion puitteissa, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

2.5. Toimivat sisämarkkinat ja terve kilpailu

Toimivat sisämarkkinat ovat EU:n satamien kilpailuetu. Ne myös tukevat Euroopan strategista riippumattomuutta ja turvaavat satama-alan työpaikkoja. EU:n vuoden 2013 satamapolitiikan¹⁹ ytimessä olivat kauppa ja sisämarkkinat. Vaikka edistystä on havaittavissa, sisämarkkinasääntöjen epäyhdenmukainen täytäntöönpano jäsenvaltioissa, satamamarkkinoiden rakenteiden muutos ja hitaat lupamenettelyt vaarantavat EU:n kilpailuetuja.

EU:n valtiontukisäännöissä asetetaan puitteet jäsenvaltioiden satamille myöntämälle rahoitukselle ja taataan oikeudellinen selkeys, avoimuus ja ennustettavuus. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaan päätökseen²⁰ sisältyvät satamia ja meriliikenneyhteyksiä koskevat tarkistetut säännöt antavat jäsenvaltioille mahdollisuuden tukea tehokkaammin pienempiä satamia saarissa, rannikkoalueilla ja syrjäisimmillä alueilla. Satamien on myös vastattava uusiin haasteisiin (turvallisuus, kyberturvallisuus, digitalisaatio, sotilaallinen liikkuvuus ja satamatyöntekijöiden uudelleen koulutus uusia teknologioita varten), eikä tähän liittyvien investointien rahoittaminen saisi vääristää kilpailua. Komissio **tarkastelee parhaillaan uudelleen komission asetusta (EU) N:o 651/2014 (yleinen ryhmäpoikkeusasetus)**. Tässä yhteydessä ja tarvittaessa myös julkisen kuulemisen tulosten perusteella komissio arvioi, **onko kynnysarvoja tarpeen muuttaa, ja tarjoaa lisäohjeita** antaen esimerkkejä ja tulkinnallisia selvennyksiä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen säännöistä, myös satamainfrastruktuuri-investointien osalta. Yhdessä tulevien maakuljetusalaa ja multimodaalista kuljetusta koskevien suuntaviivojen kanssa uusi liikennealan ryhmäpoikkeusasetus helpottaa julkista tukea merisatamissa oleville multimodaalisille liikennelaitoksille, joilla on rautatie- tai sisävesiyhteyksiä, mikä parantaa sisämaayhteyksiä.

Satamaterminaalinpitäjien kanssa tehtävät **käyttöoikeus- ja maanvuokraussopimukset** ovat ratkaisevan tärkeitä pääoman houkuttelemiseksi ja Euroopan satamien kilpailukyvyn parantamiseksi. Ne tarjoavat puitteet pitkän aikavälin investoinneille, joiden avulla satamat voivat menestyä ja vastata yhteiskunnan vaativiin tarpeisiin. Jäsenvaltioiden ja satamaviranomaisten olisi pyrittävä löytämään **tasapaino yksityisten toimijoiden investointien tuoton ja asianmukaisten sopimusvelvoitteiden** (kesto, läpinäkyvät ja oikeudenmukaiset uusimisehdot sekä joustolausekkeet) **välillä** häiriönsietokyvyn, toimintavarmuuden, turvallisuuden ja päästöjen vähentämisen varmistamiseksi. Komissio varmistaa sisämarkkinasääntöjen noudattamisen kaikissa EU:n satamissa.

Suurten logistiikka- ja merenkulkualan toimijoiden lisääntyvä vertikaalinen integroituminen muuttaa perinteistä satamaympäristöä. Vertikaalinen integraatio voi parantaa liikenteen kehityksen ennustettavuutta ja siten tukea pitkän aikavälin investointisuunnitelmia, parantaa tehokkuutta ja innovointia logistiikkaketjuissa, vähentää transaktiokustannuksia ja parantaa palvelujen laatua käyttäjien kannalta. Samalla olisi säilytettävä toimijoiden välinen tehokas kilpailu sovellettavien EU:n kilpailusääntöjen ja yrityskeskittymäsääntöjen mukaisesti. Komissio **tarkastelee uudelleen yrityskeskittymiä koskevia EU:n suuntaviivoja** antaakseen selkeitä ja ajantasaisia ohjeita EU:n yrityskeskittymäsääntöjen soveltamisesta yrityskeskittymien horisontaalisiin ja muihin vaikutuksiin.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

Lippulaivatoimet

- Käytetään ohjaavia periaatteita EU:n rahoituksessa ja investoinneissa kolmansien maiden satamiin (liite 1).
- Laaditaan jäsenvaltioille ohjeita kriteereistä, joilla arvioidaan satamiin tehtäviä ulkomaisia investointeja EU:n kansainvälisten sitoumusten mukaisesti.
- Tuetaan Euroopan satamien digitaalista ja vihreää siirtymää innovoinnin avulla sekä edistetään innovatiivisten satamalaitteiden ja -teknologioiden laajentamista, toisintamista ja käyttöönottoa.

3. ENERGIASIIRTYMÄN, KESTÄVYYDEN JA PUHTAAN TEOLLISUUDEN EDISTÄMINEN

3.1. Satamat energiasiirtymän mahdollistajina

Koska noin 40 prosenttia satamissa käsitellyistä hyödykkeistä liittyy energiaan, satamista on tulossa strategisia energia- ja teollisuuskeskuksia.

Satamien sähköistäminen: hiilestä irtautumisen kulmakivi

Tutkituista Euroopan merisatamista 62 prosenttia tarjoaa maasähköä yhdessä tai useammassa laiturissa,²¹ mutta edistyminen on epätasaista²² ja kapasiteettirajoitukset jatkuvat samalla, kun kysynnän odotetaan kasvavan.²³ Komissio jatkaa maasähkön syötön käyttöönoton seurantaan Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskuksen kautta. Tulevassa **sähköistämistä edistävässä toimintasuunnitelmassa** komissio **esittelee uusia toimenpiteitä satamien sähköistämisen tukemiseksi**. Lisäksi komissio **edistää maasähkön syötön hinnoittelun läpinäkyvyyttä** ja kysynnän parempaa ennustamista.

Riittävä verkkokapasiteetti on keskeisen tärkeä satamien sähkönkysynnän kasvaessa. **Jäsenvaltioiden olisi tuettava johdottomia teknologioita ja älykkäitä verkkoratkaisuja, digitalisoituja menettelyjä sekä olemassa olevien verkkoressurssien parempaa hyödyntämistä.** Lisäksi erityisesti pienissä ja keskisuurissa satamissa olisi edistettävä kysynnänhallintaratkaisuja. Tarkistettulla TEN-E-ehdotuksella²⁴ ja TEN-T-asetuksella tuetaan satamainfrastruktuurin kehittämistä ja merellä tuotettavan uusiutuvan energian integrointia. **Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava TEN-T- ja TEN-E-verkkojen sekä muun sähköverkkosuunnittelun välisiä synergioita** erityisesti merellä tuotettavan uusiutuvan energian käytävien osalta. Tuleviin offshore-verkon kehittämissuunnitelmiin olisi tässä yhteydessä sisällytettävä maalla syntyvät tarpeet, jotka olisi otettava huomioon myös siirto- ja jakelutasoja koskevissa kansallisissa verkon kehittämissuunnitelmissa.

Lupamenettelyt ja nopeutetut verkkoliitännät

Merituulivoimaloiden ja kelluvien laitosten kokoaminen, varastointi ja käyttöönotto edellyttävät suurempia, vahvistettuja satamarakenteita, enemmän fyysistä tilaa ja parempia

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

²² Pääasiassa matalajännitteisiä maasähköjärjestelmiä; suurempien alusten korkeajännitteiset maasähköjärjestelmät ovat edelleen harvinaisia.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

verkkoliitöntöjä. **Euroopan verkkopaketti²⁵ ja verkkoliitöntöjen tehokkuutta ja oikea-aikaisuutta koskevat ohjeet²⁶ nopeuttavat verkkoliitöntöjä toteuttamiskelpoisissa hankkeissa** kaikenkokoisissa satamissa. Energiaa ja puhdasta teknologiaa koskevalla Välimeren alueen yhteistyöaloitteella tuetaan Välimeren satamien välisiä kestäviä energiayhteyksiä. Uudella EU:n jakeluverkon suunnittelua käsittelevällä foorumilla sekä siirtoverkonhaltijoiden, jakeluverkonhaltijoiden ja kansallisten sääntelyviranomaisten välisessä vuoropuhelussa käsitellään parhaita käytäntöjä sen määrittämiseksi, missä järjestyksessä verkon rakentaminen olisi toteutettava. Niihin osallistuu myös erityisiä verkkosuunnittelutyöryhmiä, joissa on mukana verkkojen käyttäjiä, kuten satamia. Tapauskohtaisissa arvioinneissaan **jäsenvaltioiden olisi myös lähdettävä olettamuksesta²⁷, että sähkön siirto- ja jakeluinfrastruktuuriin, mukaan lukien maasähkön syöttö satamissa, liittyy ylivoimainen yleinen etu, ja näin ollen yksinkertaistettava verkkojen käyttöönottoa satama-alueilla.**

Satamat eri polttoaineiden tuotanto- ja toimituskeskuksina

EU:n sääntelykehyksessä²⁸ ja kestävän liikenteen investointisuunnitelmassa korostetaan satamien asemaa puhtaiden polttoaineiden käyttöönotossa. Vaikka useisiin polttoaineisiin perustuvalla lähestymistavalla varmistetaan joustavuus ja häiriönsietokyky, polttoaineiden epävarma kysyntä viivästyttää investointeja, minkä vuoksi on tärkeää saada nämä kaksi markkinavoimaa vastaamaan toisiaan. FuelEU Maritime -aloitteessa ja EU:n merenkulun teollisuusstrategiassa edistettävissä toimenpiteissä tarkastellaan kysyntänäkökohtia, mutta tarjontapuolella **komissio harkitsee tulevan energiaunionipaketin yhteydessä, miten kestävien polttoaineiden saatavuutta satamissa voitaisiin edistää.** Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen²⁹ tulevassa tarkistuksessa **harkitaan toimenpiteitä, joilla nopeutetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa meriliikenteessä.** Samaan aikaan uusiutuvaa ja vähähiilistä alustankkausta koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava kaikkialla EU:ssa uusiutuvan energian direktiivin mukaisesti, jotta vältetään eroavuudet ja kilpailun vääristyminen EU:n sisämarkkinoilla. Kun tähän yhdistetään tehokas unionin tietokanta, kansainväliset varustamot saavat mahdollisuuden jäljittää uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita, mikä mahdollistaa vankan EU:n laajuisen sertifiointi- ja jäljitettävyyssjärjestelmän, jolla vähennetään tehokkaasti sääntöjenvastaisuuksien ja petosriskejä.

Välimeren sopimuksella edistetään vähähiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoa meriliikenteessä sekä turvataan EU:n satamien kilpailukykyä. Merkittäviä kohdennettuja resursseja hiilestä irtautumisen rahoittamiseen voidaan ottaa käyttöön EU:n jäsenvaltioiden huutokaupoista saatavien EU:n päästökauppajärjestelmän tuottojen avulla sen jälkeen, kun järjestelmä on laajennettu kattamaan merenkulku. Koska jäsenvaltioilla on lakisääteinen velvollisuus käyttää EU:n päästökauppajärjestelmästä saamansa tulot ilmastotoimenpiteisiin tehtäviin investointeihin, komissio **kannustaa jäsenvaltioita voimakkaasti osoittamaan osan päästökauppajärjestelmästä saatavista tuloista meriliikenteen hiilestä irtautumista**

²⁵ Euroopan verkkopaketti, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Komission tiedonanto, *Verkkoliitöntöjen tehokkuutta ja oikea-aikaisuutta koskevat ohjeet* (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus, FuelEU Maritime -asetus, meriliikenteen sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään sekä TEN-T- ja TEN-E-asetukset.

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

koskeviin investointeihin Euroopan merenkulkuklusterissa.³⁰ Jotta voidaan maksimoida vaikutukset ja saada aikaan synergia vaikutuksia EU:n tasolla – myös laivanvarustajien, telakoiden, teknologian ja polttoaineiden toimittajien sekä satamien sidosryhmien välillä –, komissio **koordinoi jäsenvaltioiden toimia ja helpottaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa**, mahdollisesti myös ohjeistuksen avulla.

Investointien suunnittelun ohjaamiseksi **uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden allianssi arvioi** vuoden 2026 loppuun mennessä **infrastruktuurikapasiteettia ja tulevia tarpeita uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden toimittamiselle satamissa ja satamiin**. Lisäksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden allianssi kannustaa laivanvarustajia, kestävien polttoaineiden toimialaa ja rahoituslaitoksia keskustelemaan siitä, miten uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotantoa ja tarjontaa voitaisiin edistää vesiliikennealalla. Satamat voivat olla elintärkeitä vetylaaksoille³¹, jos niissä on TEN-E-verkkoon kuuluvia rajat ylittäviä vedyn tuontiterminaaleja. Komissio **teettää** puhtaan vedyn yhteisyrityksen puitteissa **vuoden 2026 alussa tutkimuksen, jolla tuetaan komission toimia** puhtaan energian ministerikokouksen alaisuudessa toimivassa **maailmanlaajuisessa vetysatamien koalitiossa**.

Teollisuusklusterit ja energian yhteiskäyttö satama-alueilla

Satamat ovat Euroopan puhtaaseen energiaan perustuvan teollisuuden keskeisiä mahdollistajia. Hajanainen suunnittelu, rajallinen koordinointi satamien välillä ja teollisuusklustereiden kanssa sekä epävarmuus tulevasta energiainfrastruktuurin kysynnästä voivat kuitenkin hidastaa investointeja ja heikentää järjestelmän tehokkuutta. **Komissio kehottaa jäsenvaltioita tukemaan satamien ja paikallisten teollisuusklustereiden välistä jäsennellyä yhteistyötä**, jolla edistetään uusiutuvien energialähteiden käyttöönottoa, energian yhteiskäyttöä, hukkalämmön uudelleenkäyttöä, varastointiratkaisuja ja satamakeskeisten energiayhteisöjen kehittämistä sekä integrointia paikallisiin lämmitys- ja jäähdytysverkkoihin. Komissio **tukee kumppanuuksia satamien, paikallisviranomaisten ja teollisuusklustereiden kanssa. Life-ohjelman Siirtyminen puhtaaseen energiaan -alaohjelmasta** rahoitetaan hankkeita, joilla edistetään paikallista energiayhteistyötä, ja satamat voivat hakea rahoitusta vuoden 2026 kevääksi ja vuodeksi 2027 suunnitelluissa ehdotuspyynnöissä.

Komissio **kannustaa satamia, energiayhtiöitä, verkonhaltijoita ja paikallisviranomaisia tiiviimpään yhteistyöhön** ja on valmis antamaan epävirallisia ohjeita kilpailunrajoituksia koskevista kysymyksistä³² ottaen huomioon horisontaalista yhteistyötä koskevista sopimuksista annetut komission suuntaviivat³³. Komissio **järjestää satamille kohdennettuja työpajoja**, joissa käsitellään EU:n keskeisen energialainsäädännön käytännön soveltamista, uusiutuvien energialähteiden integrointia, energiatehokkuutta, vihreää vetyä ja vaihtoehtoisia

³⁰ Tällaisia ovat muun muassa kestävien polttoaineiden tuotanto ja käyttöönotto, alusten energiatehokkuuden parantaminen, aluskannan uudistaminen, investoinnit innovatiivisiin puhtaisiin meriteknologioihin sekä kestävä infrastruktuuri ja maasähkön syöttö satamissa.

³¹ Vuodesta 2019 lähtien on tuettu 21:tä hanketta 253 miljoonalla eurolla. [Puhdasta vetyä koskevan kumppanuuden teettämä vetyä, satamia ja teollisia rannikkoalueita koskeva tutkimus](#).

³² Näin on tehty asiassa AT.40976 – APM Terminals, 9.7.2025 päivätty ohjekirje (C(2025) 4523 final).

³³ 2023/C 259/01.

polttoaineita³⁴ sekä avomeriteknologioiden ja nettonollateknologioiden, mukaan lukien hiilidioksidin hallinta ja varastointi, käyttöönottoa.

3.2. *Ympäristökestävyyden vahvistaminen ja lupamenettelyjen yksinkertaistaminen*

Satamat ovat sekä elintärkeitä taloudellisia resursseja että ympäristön kannalta herkkiä alueita³⁵, mikä edellyttää kilpailukyvyn, ympäristönsuojelun ja hiilestä irtautumisen yhteensovittamista. EU:n oikeudellisessa kehyksessä³⁶ pyritään tähän tasapainoon muun muassa säätämällä erityisistä joustomahdollisuuksista ylivoimaista yleistä etua koskevissa tapauksissa. Muilla EU:n politiikoilla tuetaan saastumisen vähentämistä, ekosysteemien ennallistamista, luontopohjaisia ratkaisuja ja kestävää sinistä taloutta. Eurooppalaisessa valtamerisopimuksessa³⁷ ja vesiresilienssi-strategiassa tunnustetaan satamien rooli meriekosysteemien suojelussa yhdessä meristrategiapuitedirektiivin ja luokitusjärjestelmäasetuksen kehyksen³⁸ kanssa. Osana laajempaa pyrkimystä parantaa EU:n kilpailukykyä komissio toteuttaa useita toimia sääntelytaakan yksinkertaistamiseksi siten, että myös ympäristönsuojelu turvataan. Komissio tarkistaa luokitusjärjestelmään liittyvää, ilmastoa koskevaa delegoitua säädöstä parantaakseen teknisten arviointikriteerien käytettävyyttä sekä yksinkertaistaakseen ja päivittääkseen niitä politiikan, lainsäädännön ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi.

Ehdotettu **asetus ympäristöarviointien nopeuttamisesta**³⁹ nopeuttaa arviointeja digitalisaation, lyhyempien määräaikojen, yhdistettyjen arviointien ja keskitettyjen yhteyspisteiden avulla. **EU:n kannalta strategisesti merkittäviin satamien hiilestä irtautumista koskeviin hankkeisiin voidaan soveltaa hiljaista hyväksyntää, ja ne voidaan asettaa menettelyllisesti ja oikeudellisesti etusijalle.**

RESsourceEU-toimintasuunnitelmalla tuetaan satamia niiden pyrkimyksissä tulla puhtaalla energialla toimiviksi strategisiksi keskuksiksi kiertotaloustoiminnalle, kuten laajamittaiselle romumetallin tai komposiittimateriaalien kierrätykselle tai kehittyneiden materiaalien jalostukselle ja kierrätykselle.⁴⁰ Puhtaisiin polttoaineisiin siirtymisen myötä vaaralliset jätevirrat muuttuvat ja edellyttävät asianmukaisia vastaanottolaitteita. Tarkistetussa vesipolitiikan puitedirektiivissä⁴¹ annetaan jäsenvaltioille joustovaraa sellaisten hankkeiden hyväksymisessä, joilla on lyhytaikaisia vaikutuksia tai joiden toimet heikentävät vesimuodostumien kemiallista tilaa lisäämättä kokonaissaasteita⁴². Komissio antaa vuonna 2026 lisäohjeita vesipolitiikan puitedirektiivin mukaisista lupamenettelyistä. **Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa käytettävä vesipolitiikan puitedirektiivin mukaisia satamien kehittämiseen liittyviä säännöksiä ja varmistettava, että uudet ympäristösäännöt, jotka koskevat meriliikenteen aiheuttamaa merten pilaantumista satamissa, pannaan täytäntöön oikea-aikaisesti.**

³⁴ Kuten biopolttoaineet ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet.

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

³⁶ Kehys perustuu luonnonsuojeludirektiiveihin, ilmanlaatudirektiiviin ja luonnon ennallistamista koskevaan asetukseen, ja sitä täydennetään merten aluesuunnittelua koskevalla direktiivillä ja meristrategiapuitedirektiivillä.

³⁷ Eurooppalainen valtamerisopimus, COM(2025) 281 final.

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

³⁹ COM(2025) 984 final.

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

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

⁴² Esimerkiksi jo saastuneen veden tai sedimentin siirtäminen.

Jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan huomioon satamien kasvihuonekaasupäästöt ja ilman epäpuhtaudet pannessaan täytäntöön kansallisia energia- ja ilmastosuunnitelmiaan ja kansallisia ilmansuojeluohjelmiaan. Päästöjen ja muiden epäpuhtauksien lähteiden tunnistaminen ja arviointi on haastavaa satamatoimintojen monimutkaisuuden vuoksi.⁴³ EU:n rahoittamissa hankkeissa on korostettu sovitun lähestymistavan sekä yhteisten menetelmien ja yhteisen soveltamisen tarvetta. Komissio pyrkii johdonmukaisempaan päästöjen mittaamiseen ja raportointiin satamissa lisätutkimuksen ja -innovoinnin tuella.

Lippulaivatoimet

- *Nopeutetaan lupamenettelyjä ja satamien strategisten energiaan, kierrätykseen ja hiilestä irtautumiseen liittyvien hankkeiden arviointimenettelyjä Euroopan verkkopaketin ja ympäristöä koskevan koontipaketin avulla.*
- *Nopeutetaan satamien sähköistämistä ja tarjotaan oikea-aikainen, syrjimätön pääsy verkkoihin.*
- *Edistetään energia-alan yhteistyökumppanuuksia satama-alueilla ja niiden ympäristössä energian, myös vedyn, kestävän käytön edistämiseksi.*

4. SATAMIEN SUOJELU JA TURVAAMINEN

4.1. Sisäinen turvallisuus

Muuttuva geopoliittinen toimintaympäristö on lisännyt terrorismia, sabotointia, järjestäytyneitä rikollisuutta ja korruptiota sekä johtanut kyber- ja hybridiuhkien lisääntymiseen sekä droonien ja drooniveneiden käytön yleistymiseen kaikkialla Euroopassa. Yhä useammilla Venäjän sabotaasi- ja hybriditoimilla, jotka eivät täytä aseellisen hyökkäyksen määritelmää, on yhä enemmän valtion tukemaan terrorismiin viittaavia ominaisuuksia. Itämeren alue ja sen satamat ovat edelleen erityisen alttiita Venäjän hybridisodankäynnille. Terrorismin ja hybridisodankäynnin torjuntaa koskevia EU:n ja kansallisia oikeudellisia kehyksiä olisi käytettävä järjestelmällisesti ja tarvittaessa myös tarkistettava.⁴⁴ Asianomaisten viranomaisten välistä yhteistyötä tarvitaan, jotta voidaan entistä paremmin estää rajoittavien toimenpiteiden kiertämistä ja tukea tuloksellisia EU:n toimia.

Komissio **päivittää** merellistä turvallisuutta koskevaan lainsäädäntöön liittyviä **nykyisiä ohjeita siten, että ne kattavat asianmukaisesti kaikki aiheeseen liittyvät uhat** – mukaan lukien kyber- ja hybridiuhat, laitton kauppa ja muuhun kuin sotilaalliseen käyttöön tarkoitettujen droonien pahantahtoinen käyttö – EU:n virastojen, kuten EMSAn ja EU:n kyberturvallisuusviraston (ENISA), avustuksella. **Jotta voidaan varmistaa satamien turvallisuus tällaisten uhkien osalta maailmanlaajuisesti, komissio tekee yhteistyötä EU:n jäsenvaltioiden kanssa päivitettyjen kansainvälisten ohjeiden laatimiseksi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO).** Tietojen keruuta ja analysointia on parannettava, jotta voidaan käsitellä terrorismin riskejä ja matkustajaterminaalien ja kaupallisen meriliikenteen kautta tapahtuvaan ihmiskauppaan liittyviä järjestäytyneen

⁴³ Ilmanlaatua koskevien tietojen puute: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Venäjän, Valko-Venäjän ja Ukrainan rajalla sijaitsevia EU:n itäisiä alueita koskeva tiedonanto, COM(2026) 82 final.

rikollisuuden riskejä. Satamatyöntekijöitä on koulutettava ja suojeltava paremmin kumppaneina järjestäytyneen rikollisuuden sekä kyber- ja hybridiuhkien torjunnassa.

Tiedonannossa *ProtectEU – eurooppalainen sisäisen turvallisuuden strategia*⁴⁵ korostetaan, että satamista on tullut ulkoisten uhkien kärkekohteita, sekä esitetään, että merellisessä turvallisuudessa otettaisiin huomioon droonit ja merenalaisiin kaapeleihin kohdistuva sabotointi ja parannettaisiin satamien ja toimitusketjujen turvallisuutta, myös naapurimaissa. **EU:n merellisessä turvallisuusstrategiassa** käsitellään satamien häiriönsietokykyä ja suojelua kriittisenä meri-infrastruktuurina. Rikollisten soluttautumisen torjumiseksi komissio **esittää** vuonna 2026 **EU:n korruptiontorjuntastrategian**, joka perustuu korruption torjuntaa koskevaan direktiiviin.

Eurooppalainen satama-allianssi torjuu huumausainekauppaa ja järjestäytyntä rikollisuutta tuomalla yhteen lainvalvonta-, tulli- ja satamaviranomaiset sekä satamatoimialan. Se vahvistaa satamien häiriönsietokykyä yhteistyön, parhaiden käytäntöjen jakamisen ja operatiivisten puutteiden tunnistamisen avulla. Tämän työn pohjalta **komissio aikoo ehdottaa satamatyöntekijöiden taustojen tarkistusta koskevaa EU:n kehystä. Turvatoimet ulotetaan yhteistyössä jokikomissioiden kanssa myös sisävesisatamiin, mukaan lukien ISPS-säännösten soveltamisalaan kuulumattomat satamat. Komissio julkaisee parhaita käytäntöjä huumausainekaupan ehkäisemiseksi ja selvittää mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä ehdokasmaiden kanssa.**

Rahdin seassa salakuljetuksen ja rikollisten soluttautumisen ehkäisemiseen ja havaitsemiseen on kiinnitettävä huomiota jo EU:n ulkopuolisissa lähtösatamissa. Tämä edellyttää, että **komissio ja ulkosuhdehallinto laativat yhdessä alueellisia kehyksiä yhteistyölle kolmansien maiden kanssa satamien turvallisuuden parantamiseksi jaetun vastuun pohjalta ja mahdollisuuksien mukaan Global Gateway -strategian tai muiden yhteistyövälineiden tuella. Tässä yhteydessä suuririskisistä kolmansien maiden satamista tehdään kohdennettuja arviointeja, jotta voidaan tunnistaa ja korjata turvallisuuspuutteita, parantaa tietojenvaihtoa ja esittää mahdollisia korjaavia toimia silloin, jos vakavia puutteita ei ole korjattu.** Tällä järjestelmällä voidaan edistää luotettavan kumppanuuden luomista kolmansien maiden kanssa satamien turvallisuusuhkien torjumiseksi.

Tullitarkastusten parempi yhdenmukaistaminen EU:n satamissa ja paremmat turvallisuuskäytännöt kaikkialla maailmassa voivat suojella EU:n toimijoita ja kriittistä infrastruktuuria **Älä lastaa -ilmoituskäytännön** tapaisten välineiden avulla. Komissio **pyrkii edistämään tullin ja merilogistiikkayritysten välistä julkisen ja yksityisen sektorin tietojenvaihtoa huumausainekaupasta ja muusta laittomasta kaupasta. Lisäksi komissio on valmis arvioimaan, missä määrin kilpailuoikeudellisilla välineillä voidaan tukea eurooppalaisen satama-allianssin kehittämien ohjeiden tai parhaiden käytäntöjen soveltamista.** EU:n tulliuudistusta koskevan ehdotuksen mukaan tulli kykenee uuden EU:n tulliviranomaisen ja EU:n tullidatakeskuksen ansiosta tekemään EU:n tason riskianalyseja ja puuttumaan kansainvälisiin toimitusketjuihin, mukaan lukien sähköinen kaupankäynti, tullin ja muiden lainvalvontaelinten tehokkailla tarkastuksilla ja vaatimustenmukaisuustarkistuksilla.

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

Lisäksi komissio tukee jäsenvaltioita vankkojen terveys- ja kasvinsuojelutoimenpiteiden täytäntöönpanossa satamissa. Komissio on sitoutunut tehostamaan näitä mekanismeja ja kehottaa jäsenvaltioita vahvistamaan ja parantamaan tuontitavaroiden valvontatoimenpiteitä. Jäsenvaltioiden olisi asetettava etusijalle merellistä turvallisuutta koskevan lainsäädännön täytäntöönpano, omaksuttava eurooppalaisen satama-allianssin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden puitteissa jaetut parhaat käytännöt järjestäytyneen rikollisuuden (mukaan lukien huumausainekauppa) ja korruption torjumiseksi sekä käsiteltävä satamien turvallisuutta kokonaisuutena varmistaen riittävä turvallisuushenkilöstö ja välttämättömät investoinnit.

4.2. Satamien ja logistiikkaverkostojen häiriönsietokyvyn ja varautumisen parantaminen

Ilmastomuutokseen liittyvät vaarat, kuten merenpinnan nousu, rannikkomyrskyt ja kuivuus sekä ympäristön tilan heikkeneminen, lisäävät tulvien ja suolaveden tunkeutumisen riskiä, mikä vaikuttaa kulkukelpoisuuteen, satamainfrastruktuurin tilaan sekä satama- ja laituritoimintojen luotettavuuteen, tehokkuuteen ja turvallisuuteen. Tukeakseen jäsenvaltioita varautumisen ja häiriönsietokyvyn suunnittelussa komissio esittää vuonna 2026 yhdenntyn eurooppalaisen ilmastokestävyyskehityksen.

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja pantava täytäntöön kansalliset sopeutumisstrategiansa ja -suunnitelmansa.⁴⁶ **Satamien olisi** haavoittuvuutensa ja strategisen merkityksensä vuoksi **laadittava omat ilmastokestävyysuunnitelmansa**. Suunnitelmilla olisi myös autettava torjumaan ympäristön tilan heikkenemistä. Uusia satamia rakennettaessa tai olemassa olevia satamia kunnostettaessa sekä logistiikkaverkkojen rajapintojen infrastruktuurin ja toiminnan kehittämisessä olisi sovellettava infrastruktuurin ilmastokestävyuden suuntaviivoja ja sisäänrakennetun ilmastokestävyuden periaatteita. Eurooppalaisella merialueella helpotetaan **parhaiden käytäntöjen vaihtoa satamien ilmastokestävyyttä koskevista toimista**.

Onnettomuudet ja pahantahtoiset teot ovat merkittävä uhka EU:n infrastruktuurille. Liikenneverkko on yhtä vahva kuin sen heikoin lenkki, minkä vuoksi riittävä varakapasiteetti ja vaihtoehtoiset yhteydet TEN-T-verkossa ovat ratkaisevan tärkeitä toimitusketjujen suojelemiseksi, systeemisten talouden häiriöiden ehkäisemiseksi sekä sotilaallisen liikkuvuuden ja puolustusvalmiuden varmistamiseksi. Satamien suojelemiseksi luonnon ja ihmisen aiheuttamilta vaaroilta jäsenvaltioiden **olisi otettava satamat huomioon kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiivin⁴⁷ täytäntöönpanossa**. Tulevilla kriittisiä toimijoita koskevilla suuntaviivoilla helpotetaan niiden suojelua ja niiden henkilöstön turvallisuutta. Varautumisunionistrategian mukaisesti viranomaisten tulisi edistää satama-alueiden läheisyydessä sijaitsevien yhteisöjen riskitietoisuutta, jotta asukkaat osaisivat reagoida ja toimia onnettomuustilanteessa oikein.

Eurooppalaisen merialueen koordinaattori edistää meri- ja sisämaayhteyksien häiriönsietokyvyn suunnittelua muiden eurooppalaisten liikennekäytävien koordinaattoreiden kanssa. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi asetettava etusijalle satamien yhteentoimivuus EU:n rautatiejärjestelmässä sekä hyvien navigointiolojen

⁴⁶ Asetuksen (EU) 2021/1119 5 artiklan 4 kohta, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

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

saavuttaminen sisävesiväylillä vuoteen 2030 mennessä. Näin parannetaan sisävesiväylien häiriönsietokykyä ja korjataan rautatiekapasiteetin rajoituksiin, terminaalien ja rajojen pullonkauloihin sekä rataverkon haltijoiden väliseen heikkoon koordinointiin liittyviä ongelmia.

Maailmanlaajuisten satelliittinavigointijärjestelmien(GNSS) häirintää ja manipulointia esiintyy yhä enemmän Itämerellä, Mustallamerellä ja Välimerellä, mikä voi johtaa yhteentörmäyksiin merellä tai satamissa. Äskettäinen Galileon avoimeen palveluun sisältyvä navigointiviestien todentaminen ja radiotajuushäiriöiden seurantapalvelu, jotka esitetään ehdotetussa Euroopan kilpailukykyrahastossa, auttavat torjumaan tätä kasvavaa uhkaa.⁴⁸

Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kriittisiä tavaroita käsitellään ja varastoidaan sotilaallisen liikkuvuuden vaatimusten, EU:n varastointistrategian⁴⁹ ja Euroopan puolustusteollisuusohjelmassa esitetyn toimitusvarmuusjärjestelmän mukaisesti. Satamat, erityisesti pienemmät satamat, ovat tärkeitä EU:n varautumisen kannalta, ja niillä tulisi olla tärkeä rooli, kun jäsenvaltiot **optimoivat kartoitusta, tietojen jakamista ja koordinoitua varastojen perustamiseksi ja suojelemiseksi sekä häiriöiden minimoimiseksi.** Droonien turvallisuutta ja niiden torjuntaa koskevassa toimintasuunnitelmassa⁵⁰ tarjotaan välineistö, johon kuuluvat kriittisten infrastruktuurien stressitestaus, merellisen tilannetietoisuuden parantaminen ja koordinoitu droonientorjuntavalmius.

Jäsenvaltioiden olisi suojeltava ja vahvistettava haavoittuvaa infrastruktuuria, suprastruktuuria ja laitteita, poistettava pullonkauloja sekä tehostettava toimia kriittisen infrastruktuurinsa vahvistamiseksi. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava riittävä redundanssi ja kapasiteetti, jotta ne voivat selviytyä logistiikkaketjunsä ja kriittisten tavaroiden toimitusten lyhyen ja keskipitkän aikavälin häiriöistä ja jotta erityisesti haavoittuvimmat sotilaallisen liikkuvuuden solmukohdat voivat saavuttaa riittävän toimintakyvyn.

4.3. Digitaalinen riippumattomuus taloudellisen turvallisuuden edistäjänä

Satamien digitaalisista järjestelmistä, liikenteenhallinnasta ja logistiikka-alustoista on tulossa strategista infrastruktuuria. Se, joka hallitsee dataa, hallitsee myös työnkulkua. Tietojenvaihto voi paljastaa satamien käyttäjien kaupallisesti luottamuksellisia tietoja, ja se on usein riippuvaista ulkomaisista laitteistoista ja ohjelmistoista, minkä lisäksi suuri osa ryhmittymän tiedoista on tallennettu EU:n ulkopuolelle. Rikolliset ja epäystävälliset valtiolliset toimijat hyödyntävät huumausainekaupassa ja kyberhyökkäyksissä yhä enemmän digitaalisten järjestelmien ja prosessien luontaisia haavoittuvuuksia.

Kyberturvallisuusasiat vaativat erityisiä toimia, mutta EU:n on myös vahvistettava ja turvattava digitaalinen suvereniteettinsa siviili- ja sotilaskuljetusten perustana olevien tietojen osalta. Tämä edellyttää turvallisia automaattioratkaisuja, pilvipalvelu- ja laskentainfrastruktuuria, tekoälyn käyttöä ja seuraavan sukupolven yhteyksiä (5G/6G ja

⁴⁸ Avaruuspohjaiset maanhavainnointijärjestelmät, kuten Copernicus, voivat edistää satamien turvallisuuden valvontaa.

⁴⁹ COM(2025) 528 final.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

GNSS), jotta vältetään kaikenlainen pakottaminen, koska tällaiset yhteydet pystyvät ainutlaatuisella tavalla täyttämään tiukat vaatimukset lyhyen viiveen ja suuren välityskyvyn suhteen toiminnan kannalta ratkaisevien palvelujen tukemiseksi.

EU tarvitsee myös koulutettuja toimijoita ja työntekijöitä, jotka ovat tietoisia keskeisestä roolistaan EU:n elintärkeiden infrastruktuuriverkkojen asianmukaisen toiminnan varmistamisessa. Yhdessä merenkulun teollisuusstrategian kanssa uudenlainen huomion kiinnittäminen digitaaliseen riippumattomuuteen tarjoaa EU:n yrityksille ja yrittäjille mahdollisuuksia kehittää ja ottaa käyttöön tulevaisuuden digitaalisia ratkaisuja rikollisen toiminnan havaitsemiseksi ja torjumiseksi.

Satamien digitaalisen riippumattomuuden vahvistamiseksi nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa **komissio tukee tutkimus- ja kehitysaloitteita, joilla turvataan tietojenvaihto ja tietojen tallentaminen satamia ja sidosryhmiä varten multimodaalisissa logistiikkaketjuissa.** Yhdessä jäsenvaltioiden, liikenteen, logistiikan ja tietotekniikkateollisuuden kanssa komissio **kehittää ja tukee ratkaisuja, joilla edistetään EU:n datasuvereniteettia sen elintärkeiden siviili- ja sotilaskuljetusten perustana olevien tietojen osalta, ja pyrkii tekemään yhteistyötä samanmielisten maiden kanssa.**

4.4. Kyberturvallisuus

Satamien monimutkainen infrastruktuuri ja kasvava digitalisaatio aiheuttavat merkittäviä kyberturvallisuusriskejä⁵¹ toimitusketjuille ja EU:n kriittiselle infrastruktuurille sekä huolta siitä, että suuririskiset toimittajat hallitsevat keskeisiä järjestelmiä. Täytäntöönpanoa tuetaan satamien kyberriskien hallintaa koskevalla ENISAn ohjeistuksella⁵² ja alusten kyberturvallisuutta koskevilla EMSAn ohjeilla⁵³. Komissio **jatkaa yhteistyötä IMO:n kanssa merenkulkualan yhdenmukaistettujen maailmanlaajuisten kyberturvallisuusstandardien edistämiseksi ei-pakollisen kybersäännösten avulla. ENISA päivittää satamien kyberriskien hallintaa koskevan ohjeistuksensa siten, että siinä otetaan huomioon uusimmat toimenpiteet ja EU:n politiikan viimeisin kehitys, kuten NIS 2 -direktiivi.**

Komissio tekee yhdessä verkko- ja tietoturva-alan yhteistyöryhmän ja ENISAn kanssa **satamia koskevan unionin tason koordinoitun kyberturvallisuusriskien arvioinnin kyberturvallisuusriskien tunnistamiseksi sekä suosittelee lieventäviä toimenpiteitä.** Kyberturvallisuusasetuksen tarkistamisen yhteydessä komissio ehdottaa luotettavaa tieto- ja viestintäteknikan toimitusketjun turvallisuuskehystä. Unionin tason turvallisuusriskien arvioinnin perusteella tämä mahdollistaisi oikeasuhteiset rajoitukset EU:n kriittisen infrastruktuurin suuririskisille toimittajille. Komissio toteuttaa koordinoituja varautumistestejä ja harjoituksia satamissa tietyissä kyberturvallisuusriskiskenaarioissa.

Parhaiden käytäntöjen ja tietojen vaihtamiseksi komissio on valmis tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa **erityisellä jäsenvaltioiden kyberturvallisuus- ja meri-/satamaviranomaisten foorumilla**, joka perustuu direktiivin (EU) 2022/2555 14 artiklan nojalla perustettuun verkko- ja tietoturva-alan yhteistyöryhmään. Foorumilla voitaisiin

⁵¹ Merenkulun kyberturvallisuus kuuluu NIS 2 -direktiivin ja kybersolidarisuussäädöksen soveltamisalaan ja kansainvälisellä tasolla IMO:n ISPS-säännösten piiriin.

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>.

käsitellä kyberuhkia, poikkeamia, haavoittuvuuksia, läheltä piti -tilanteita, tietoisuuden lisäämistä, koulutusta, harjoituksia ja taitoja, valmiuksien kehittämistä sekä standardeja ja teknisiä eritelmiä kiinnittäen erityistä huomiota pieniin ja keskisuuriin satamiin. Tavoitteena on ENISAn, EMSAn ja asiaankuuluvien sidosryhmien osallistuminen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin, kuten merialan tietojen jakamisen ja analysoinnin keskukseseen (EM-ISAC), ja alueellisiin aloitteisiin, kuten Mustanmeren merellisen turvallisuuden keskukseseen, sekä koordinointi niiden kanssa. Digitaalialan koontipaketissa ehdotetaan keskitetyn yhteyspisteen perustamista pakollista kyberturvallisuuspoikkeamista ilmoittamista varten.

Lippulaivatoimet

- *Päivitetään satamien turvallisuutta koskevat ohjeet siten, että ne kattavat asianmukaisesti kaikki olennaiset uhat.*
- *Kehitetään yhdessä ulkosuhdehallinnon kanssa alueellisia kehyksiä, jotta voidaan tehdä yhteistyötä kolmansien maiden kanssa satamien turvallisuuden parantamiseksi, sekä pyritään yhdenmukaistamaan tullitarkastuksia kaikissa EU:n satamissa ja parantamaan turvallisuusprotokollia maailmanlaajuisesti.*
- *Ehdotetaan satamatyöntekijöiden taustojen tarkistusta koskevaa EU:n kehystä.*
- *Perustetaan foorumi, jossa jäsenvaltioiden kyberturvallisuus- ja merenkulku-/satamaviranomaiset voivat vaihtaa tietoja ja parhaita käytäntöjä.*
- *Toteutetaan unionin tason koordinoitu turvallisuusriskien arviointi kyberturvallisuusriskien tunnistamiseksi ja suositellaan asianmukaisia toimenpiteitä niiden lieventämiseksi.*

5. RAHOITUKSEN JA INVESTOINTIEN SAATAVUUS

Vain EU:n, kansallisten ja yksityisten rahoituslähteiden yhdistelmä, jota tukevat ennustettavat sääntelykehykset ja riskienvähentämiskeinot, voi vastata satamien haasteisiin ja muuttuviin rooleihin. Sidosryhmät ovat esittäneet investointitarpeita koskevia arvioita⁵⁴, jotka perustuvat kauppavirtojen kasvuun, hiilestä irtautumiseen, alusten koon kasvuun sekä kestävyyttä ja häiriönsietokykyä koskeviin tarpeisiin. Rahoituksen pullonkauloja ovat muun muassa turvallisen rahoituksen saatavuus, kustannusten nousu sekä pitkät, kalliit lupamenettelyt.

Julkinen rahoitus, soveltuvin osin valtiontukisääntöjen mukaisesti, vähentää yksityisten sijoittajien riskejä ja mahdollistaa sellaisten yhteiskunnallisesti merkittävien hankkeiden toteuttamisen, joilla vastataan yhteiskunnallisiin haasteisiin. Julkinen rahoitus on kuitenkin rajallista, ja se **on kohdennettava siten, että sen vaikutus on mahdollisimman suuri (ks. liitteessä 1 olevat rahoitusperiaatteet).**

EU on tukenut vuodesta 2014 lähtien useista välineistä, mukaan lukien Verkkojen Eurooppa -väline, EAKR ja koheesio-ohjelmat, Horisontti 2020 -puiteohjelma sekä Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, satamahankkeita, jotka koskevat energiaa, kestävyyttä, yhteyksiä, innovointia ja muita näkökohtia. Niihin on osoitettu noin 10 miljardia euroa käyttöönottoa varten ja yli 200 miljoonaa euroa tutkimus- ja innovointitoimintaa varten.⁵⁵ Komissio **asettaa Verkkojen**

⁵⁴ ESPOn arvio on 80 miljardia euroa: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosio (3,9 miljardia euroa), Verkkojen Eurooppa -välineen energiaosio (856 miljoonaa euroa), EAKR ja koheesiorahaston ohjelmat (3,7 miljardia euroa), innovaatorahasto (870 miljoonaa euroa), Horisontti 2020 -puiteohjelma ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelma (218 miljoonaa euroa).

Eurooppa -välineen vuoden 2026 ehdotuspyynnössä etusijalle tuen maasähkön syötön kehittämiseksi satamissa.

Seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä (vuodet 2028–2034) satamiin tehtäviä investointeja voidaan tukea useilla välineillä: Ehdotettuun **Euroopan kilpailukykyrahastoon** voisi sisältyä investointeja satamien puhtaaseen, turvalliseen, kaksikäyttöiseen, multimodaaliseen ja suvereeniin digitalisoituun infrastruktuuriin, suprastruktuuriin ja laitteistoon, mukaan lukien latausinfrastruktuuri ja sininen teknologia. **Vuosien 2028–2034 Verkkojen Eurooppa -väline**, jonka ehdotettu liikennettä koskeva talousarvio on 51,5 miljardia euroa, on keskeinen EU:n väline, jossa satamat ovat yksi rajat ylittävien yhteyksien rahoituksen painopisteistä.⁵⁶ Tulevalla vuosien 2028–2034 Horisontti Eurooppa -puiteohjelmalla olisi tuettava satamia koskevaa innovointia.

Kansallisia ja alueellisia kumppanuussuunnitelmia koskevan asetusehdotuksen mukaan yksi erityistavoitteista sisältää toimenpiteitä, joilla vahvistetaan unionin liikenneinfrastruktuuria ja edistetään TEN-T-verkon valmiiksi saattamista samalla, kun vähennetään hiilidioksidipäästöjä ja parannetaan yhteyksiä, turvallisuutta ja saavutettavuutta syrjäisillä alueilla ja alueilla, joilla yhteydet ovat heikot. Käytettävissä olevien varojen avulla **jäsenvaltiot ja alueet voivat paikallisista tarpeista ja olosuhteista riippuen edistää satamiensa kehittämistä.**

Kuten EU:n merenkulun teollisuusstrategiassa todetaan, EU:n päästökauppajärjestelmästä rahoitettava innovaatorahasto käynnistää vuonna 2027 erityisen merenkulkualan ehdotuspyynnön, josta voi olla hyötyä myös satamissa toteutettaville hankkeille.

Euroopan investointipankkiryhmä on vuosina 2014–2025 tukenut omista varoistaan noin 2,8 miljardilla eurolla meri- ja sisävesisatamissa toteutettavia hankkeita, esimerkiksi hankkeita, jotka koskevat ilmastokestävyttä, hiilestä irtautumista, koheesiota, innovointia, digitalisaatiota, turvallisuutta ja puolustusta, merellä tuotettavaa uusiutuvaa energiaa sekä vaihtoehtoisia polttoaineita.⁵⁷ **Komissio pyytää EIP:n neuvontapalveluja antamaan tukea valmiuksien kehittämiseen erityisesti pienissä ja keskisuurissa TEN-T-satamissa.** Lisäksi komissio **tekee yhteistyötä kansallisten kehityspankkien ja -laitosten sekä yksityisten rahoitusalan sidosryhmien kanssa uusien rahoitusratkaisujen löytämiseksi** tässä strategiassa vahvistettujen painopisteiden, kriteerien ja ehtojen mukaisesti.

Maailmanlaajuisen satama-alan dynaaminen toimintaympäristö on siirtymässä ydinliiketoiminnan ulkopuolelle ja laajentumassa uusiin teknologioihin ja innovaatioihin, jotka avaavat uusia mahdollisuuksia. Monet satamat ovat jo menestyksekkäästi monipuolistamassa toimintaansa, mutta kasvupotentiaalia on edelleen. **EU:n satamien olisi noudatettava tulevaisuuteen suuntautuvia, käyttövalmiita strategioita, joissa otetaan huomioon huipputeknologiat ja innovatiiviset, kestävät käytännöt.** Erityisesti pienten ja keskisuurten

InvestEU-ohjelmalla on saatu liikkeelle 200 miljoonaa euroa satamiin sekä 730 miljoonaa euroa satamien kannalta merkityksellisiin digitaalisiin hankkeisiin ja hiilidioksidin talteenottoon ja varastointiin. Elpymis- ja palautumistukivälineestä annetaan joissakin jäsenvaltioissa merkittävää tukea maasähkön syöttöä ja satamien viherryttämistä koskeville hankkeille.

⁵⁶ Vuosien 2028–2034 Verkkojen Eurooppa -välineessä ehdotetaan 29,9 miljoonan euron määrärahoja energia-alan erityistavoitteisiin (COM(2025) 547 final).

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

satamien olisi tartuttava energiasiirtymän ja digitalisaation tarjoamiin liiketoimintamahdollisuuksiin.

6. SOSIAALINEN YHTEENKUULUVUUS, OSAAMINEN JA LAADUKKAAT TYÖPAIKAT

6.1. Satamat yhdistäjinä

Satamat ovat elintärkeä edellytys EU:n arktisten alueiden ja rannikkoalueiden, saarten ja syrjäisimpien alueiden sekä niiden 20 miljoonan asukkaan taloudelliselle kehitykselle, häiriönsietokyvyille ja sosiaaliselle ja alueelliselle yhteenkuuluvuudelle. Satamien teollinen kehitys ja innovatiiviset merenkulkuklusterit parantavat paikallista taloutta, ja rannikon julkiset ja yksityiset tilat lisäävät kaupunkien viihtyisyyttä. Tämä voi johtaa tiheään asutuilla alueilla kilpailuun tilasta ja kielteisiin ympäristövaikutuksiin.

Komissio **tukee edelleen alueellista yhteenkuuluvuutta sekä saarten ja syrjäisimpien alueiden**, erityisesti väestökehitykseen liittyvistä haasteista kärsivien saarten ja alueiden, **yhteyksiä** koheesipolitiikan rahoituksella ja Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosion kautta sekä **kehottaa jäsenvaltioita tukemaan pienten ja keskisuurten satamien infrastruktuurin, puhtaan energian ja polttoaineiden käytön, turvallisuuden ja kestävyuden parantamista** erityisesti saarilla ja syrjässä olevilla ja kaikkein syrjäisimmillä alueilla. Komissio **sisällyttää** tuleviin rannikkoyhteisöstrategiaa ja saaristrategiaa koskeviin tiedonantoihin **politiikkatoimia, joilla vahvistetaan satamien taloudellista, ympäristöön liittyvää ja sosiaalista merkitystä paikallisyhteisöille**. Satamien ja kaupunkien vuorovaikutus edellyttää taloudellisten, ympäristöön liittyvien ja sosiaalisten tekijöiden tasapainottamista. Komissio **vahvistaa vuoropuhelua ja tukee satamien ja kaupunkien välisten suhteiden parantamista koskevien parhaiden käytäntöjen ja ohjeiden kehittämistä**.⁵⁸ Lisäksi komissio ehdottaa uutta etenemissuunnitelmaa kilpailukykyisiä pieniä ja keskisuuria satamia varten.

6.2. Osaava työvoima ja turvalliset työolot EU:n satamissa

Ammattitaitoinen, jatkuvasti koulutettava työvoima on ratkaisevan tärkeä oikeudenmukaisen, puhtaan ja digitaalisen siirtymän toteuttamiseksi satamissa ja niihin liittyvässä sinisen talouden toiminnassa sekä myös satamia ympäröivissä paikallisyhteisöissä. Eurooppalaisen valtamerisopimuksen mukainen uusi sininen sukupolvenvaihdosstrategia, joka on määrä laatia vuonna 2027, auttaa kehittämään **ammattitaitoista seuraavan sukupolven työvoimaa kaikilla sinisen talouden aloilla, myös satamissa**.

Osaamisunionissa ilmoitetun vahvistetun osaamissopimuksen mukaisesti komissio kannustaa **työmarkkinaosapuolia, satamia ja muita sidosryhmiä, myös kyseeseen tulevia koulutuskeskuksia, perustamaan satama-alaa varten erityisen osaamiskumppanuuden**, jotta voidaan ennakoida osaamistarpeita, käsitellä osaamisvajeita ja edistää täydennys- ja

⁵⁸ Ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan EU:n mission, valtamerien ja vesistöjen ennallistamista koskevan EU:n mission, eurooppalaisen valtamerisopimuksen, rannikkoyhteisöstrategian ja vesiresilienssi-strategian lähteestä mereen -lähestymistavan kautta. EU:n kaupunkialoitteilla, kuten Green City Accord -aloitteella ja kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopimuksella, kannustetaan pyrkimään kunnianhimoisiin ympäristö- ja ilmastotavoitteisiin satamakaupungeissa.

uudelleenkoulutusaloitteita⁵⁹ ja osallistavaa pääsyä laadukkaisiin työpaikkoihin etenkin naisille ja nuorille. Merenkulkualaa satamat mukaan lukien kehoitetaan **tekemään yhteistyötä osaamissopimukseen sisältyvän digitaalista ekosysteemiä koskevan laajamittaisen kumppanuuden kanssa**, jotta voidaan tukea digitaalista täydennyskoulutusta satama-alalla, **antamaan sitoumuksia kyberturvallisuusakatemia puitteissa ja käyttämään Euroopan kyberturvallisuustaitojen kehystä satama-alan ammattilaisten koulutuksessa**. Satama-alalla on suuri merkitys myös EU:n merenkulun teollisuusstrategian täydentävillä toimilla, joilla parannetaan merenkulkuklusterin urien houkuttelevuutta ja edistetään liikkuvuutta merellä ja maissa sijaitsevien roolien välillä.

Satamiin sovelletaan työterveyttä ja -turvallisuutta koskevaa EU:n säännöstöä. Lisäksi kansallisten satamaviranomaisten, työsuojeluviranomaisten ja meriturvallisuusvirastojen välisen yhteistyön, mukaan lukien rajat ylittävä yhteistyö Euroopan työviranomaisen tuella, vahvistaminen on keskeistä työntekijöiden suojelemiseksi.

Viimeaikaisilla muutoksilla⁶⁰ on myös selvennetty meriliikennealan onnettomuuksien tutkintasääntöjen soveltamista aluksilla työskenteleviin satamatyöntekijöihin. Satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa direktiivissä⁶¹ säädetään järjestelmästä, jossa EU:n satamissa käyville aluksille tehdään kohdennettuja vaatimustenmukaisuuden pistokokeita. Turvallisuuden parantamiseksi **komissio laatii yhdessä työmarkkinaosapuolten kanssa ohjeet meriturvallisuuslainsäädännön soveltamisesta aluksilla työskenteleviin satamatyöntekijöihin**. EU tukee lisätutkimusta ja -ohjeita **vaihtoehtoisten, uusiutuvien, vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden turvallisesta käsittelystä satama-alueella** Horisontti Eurooppa -puiteohjelman puitteissa, ja **komissio laatii ohjeita ja koulutusmateriaalia vaihtoehtoisten polttoaineiden turvallisesta käsittelystä satamissa**.

EU edistää edelleen korkeita turvallisuus- ja työnormeja, työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua ja hyviä käytäntöjä, myös kansainvälisillä foorumeilla. **Jäsenvaltioita kannustetaan tukemaan satamien turvallisuuden ja kestävyiden⁶² parantamista sekä varmistamaan unionin ja kansallisen työlainsäädännön ja työehtosopimusten täytäntöönpano ja noudattaminen.**

Lippulaivatoimet

- *Tuetaan pieniä ja keskisuuria satamia niitä koskevalla etenemissuunnitelmalla (liite 2).*
- *Tuetaan ammattitaitoisen seuraavan sukupolven työvoiman kehittymistä kaikilla sinisen talouden aloilla, myös satamissa, sinisen sukupolvenvaihdosstrategian mukaisilla toimilla.*
- *Tuetaan työmarkkinaosapuolia ja sidosryhmiä, jotta voidaan laatia satama-alan osaamissopimus työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutuksesta ja osallistamisesta.*
- *Laaditaan ohjeet meriturvallisuuslainsäädännön soveltamisesta aluksilla työskenteleviin satamatyöntekijöihin.*

⁵⁹ Jatkona aiemmille aloitteille, kuten oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen annettu neuvoston suositus, nettonollateollisuussäädös (mukaan lukien Net Zero Academies -koulutusyhteenliittymät) ja laadukkaisiin työpaikkoihin johtava etenemissuunnitelma.

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

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

⁶² Muun muassa direktiivi 2012/18/EU (Seveso), direktiivi 2014/34/EU (räjähdysvaaralliset tilat), direktiivi 1999/92/EY (työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden suojeleminen) ja direktiivi (EU) 2024/1788 (kaasu- ja vetypaketti).

- *Laaditaan ohjeet vaihtoehtoisten polttoaineiden turvallisesta käsittelystä satamissa.*

7. PÄÄTELMÄ

Tässä strategiassa korostetaan satamien keskeistä roolia EU:n taloudelle ja yhteiskunnalle. Siinä esitetään puitteet EU:n satama-alan tulevaisuudenkestävyydelle kilpailukyvyyn parantamiseksi ja satamien yhteiskunnallisen roolin laajentamiseksi turvallisella, varmalla ja kestäväällä tavalla sekä häiriönsietokyvyn, sotilaallisen liikkuvuuden ja kyber- ja taloudellisen turvallisuuden vahvistamiseksi. Komissio on sitoutunut varmistamaan strategian tosiasiallisen täytäntöönpanon ja sen tavoitteiden saavuttamisen yhdessä kaikkien edellä mainittujen sidosryhmien kanssa. Tätä varten komissio perustaa **meriteollisuus- ja satama-asioiden johtoryhmän**, jonka puheenjohtajina toimivat asiasta vastaava komission jäsen ja johtavat varapuheenjohtajat, jotta voidaan jatkaa keskustelua **sekä EU:n merenkulun teollisuusstrategiassa että satamastrategiassa** esitettyjen toimien täytäntöönpanosta ja kerätä palautetta markkinoiden kehityksestä.

LIITE 1: Rahoitusperiaatteet⁶³

A) EU:n satamahankkeita koskevat yhteiset periaatteet kaikissa niihin liittyvissä EU:n rahoitusvirroissa:

- Julkisessa rahoituksessa olisi keskityttävä saavuttamaan suurin ja katalyyttisin vaikutus yhteiskunnallisiin haasteisiin sovellettavien valtiontukisääntöjen mukaisesti.
- Avustuksia olisi myönnettävä ainoastaan hankkeille, jotka ovat selvästi yleisen edun mukaisia ja joilla houkutellaan yksityisiä investointeja ja vähennetään niihin liittyviä riskejä.
- Julkisiin painopisteisiin olisi sisällytettävä kriittisten toimitus- ja logistiikkaketjujen häiriönsietokyky, yhteydet, vihreiden polttoaineiden tarjonta, maasähkön syöttö ja lataus, satamien sähköistäminen ja verkkoyhteydet, vihreä infrastruktuuri ja kestävät satamatoiminnot, kaksikäyttövalmiudet ja satamien fyysinen ja digitaalinen turvallisuus, rikollisuuden ja huumausainekaupan torjunta, työllistymismahdollisuuksien luominen rannikkoyhteisöissä, kiertotalous, jätteen vähentäminen sekä kierrätys.
- Saarilla, rannikkoalueilla ja syrjäisimmillä alueilla olisi niiden tarpeista riippuen kiinnitettävä erityistä huomiota pieniin ja keskisuuriin satamiin sekä erityisesti turvallisuuden, sähköistämisen ja verkkoon pääsyn parantamiseen.
- EU:n ratkaisujen kehittäminen olisi asetettava etusijalle, ja niiden käyttöönottoa olisi lisättävä.
- Olisi luotava häiriönsietokykyinen satamien verkosto, joka pystyy varmistamaan kriittiset toimitus- ja logistiikkaketjut, sotilaallisen liikkuvuuden ja yhteydet – myös saarille ja syrjäisimmille alueille –, sekä suojeltava EU:n merisatamia kansainvälisiltä uhkilta.
- EU:n satamien, jotka ovat suoraan alttiina kolmansien maiden satamien epäoikeudenmukaiselle kilpailulle, olisi saatava rahoitusta vihreään infrastruktuuriin ja satamalaitteistoon.
- Kolmansien maiden tahojen suorassa tai välillisessä määräysvallassa olevien EU:n satamien toimijoiden julkista rahoitusta olisi seurattava tiiviisti tapauksissa, jotka liittyvät EU:n turvallisuutta ja yleistä järjestystä koskeviin etuihin, mukaan lukien kriittiset infrastruktuurit tai kaksikäyttöinfrastruktuurit.
- EU:n innovoinnin ja häiriönsietokyvyn tukemiseksi olisi löydettävä ratkaisuja, ja alojen välisiä synergioita olisi tarkasteltava.
- Olisi mietittävä mahdollisia turvallisuushyötyjä siitä, jos tukeudutaan EU:n sisältä tai samanmielisistä maista peräisin oleviin teknologioihin tai palveluntarjoajiin.
- Laajentumismaiden toimijoiden ehdottamia ratkaisuja olisi tarkasteltava osana laajempaa EU:n toimitusketjua.

B) Kolmansissa maissa toteutettaville satamahankkeille annettavaa tukea koskevat ohjaavat periaatteet:

- Keskitytään molempia osapuolia hyödyttäviin kumppanuuksiin, joissa on yhteiset painopisteet, kuten yhteisten standardien käyttöönotto, sääntelytoimenpiteitä

⁶³ Tämä liite ei rajoita vuosien 2028–2034 monivuotisen rahoituskehityksen hyväksymiseen liittyviä lainsäädäntömenettelyjä.

koskevien valmiuksien kehittäminen, puhtaiden polttoaineiden infrastruktuurin laajentaminen, ympäristön, biologisen monimuotoisuuden ja ilmaston suojeleminen, laajentumisprioriteetit, merenkulun ja satamien turvallisuus ja toimintavarmuus sekä huumausaine- ja ihmiskaupan ja satamainfrastruktuurin muunlaisen laittoman käytön torjunta. Varmistetaan reilu kilpailu sekä ihmisoikeuksien, sosiaali- ja ympäristönormien kunnioitus, ilmastonsuojelu sekä turvallisuusvaatimusten noudattaminen.

- Turvataan EU:n kilpailukyky (mukaan lukien kilpailukykytarkastus, jossa arvioidaan rahoitustukea satamahankkeille, jotka vaikuttaisivat kielteisesti toimintaan EU:n satamissa 300 meripeninkulman säteellä).
- Edistetään EU:n politiikkatavoitteita, jotka liittyvät yhteyksiin ja kauppaan, kriittisten raaka-aineiden tai uusiutuvien polttoaineiden tuontiin/vientiin ja muihin EU:n talouden kannalta ratkaisevan tärkeisiin tavaroihin.
- Varmistetaan, että EU:n ja kolmansien maiden väliset asiaan liittyvät kansainväliset sopimukset sisältävät oikeudenmukaiset markkinoille pääsyn ehdot satama- ja terminaalipalveluille ja näiden palvelujen tarjoamista koskeville käyttöoikeussopimuksille sekä selkeät mekanismit niiden soveltamisen seuraamiseksi.
- Tuetaan kunnianhimoisten, sitovien kansainvälisten sopimusten noudattamista IMO:ssa.

LIITE 2: Uusi etenemissuunnitelma kilpailukykyisiä pieniä ja keskisuuria satamia varten

Pienet ja keskisuuret satamat sekä saarisatamat ovat tärkeä osa Euroopan satamajärjestelmää, ja niillä on paljon potentiaalia. Ne tukevat rannikkoyhteisöjä, yhteyksiä ja alueellista yhteenkuuluvuutta, yhdistävät alueellisia talouksia sekä edistävät unionin painopisteitä paikallisella ja alueellisella tasolla. Niillä on myös rooli unionin strategisessa riippumattomuudessa, erityisesti energian ja kriittisten toimitusketjujen osalta, ja ne tukevat sinistä taloutta, myös kalastusta, sekä tärkeitä ja erikoistuneita markkinasegmenttejä, kuten matkustajaliikenne, energia ja merellä tuotettava sähkö. Sen vuoksi tässä strategiassa kiinnitetään erityistä huomiota pieniin ja keskisuuriin satamiin muun muassa yksinkertaistamisen, innovoinnin, eurooppalaisen merialueen, sähköistämisen ja turvallisuuden osalta. Rannikkoyhteisöstrategialla tuetaan edelleen rannikkoalueiden kilpailukykyä ja monipuolistamista painottaen erityisesti pieniä satamia. **EU:n kalastus- ja vesiviljelyalan energiasiirtymää koskevassa komission tiedonannossa** käsitellään myös uusiutuvan energian käyttöä pienissä satamissa ja tuetaan yhdenmukaistetun EU:n menetelmän kehittämistä satamien energiankulutuksen ja päästöjen mittaamiseksi. Lisäksi tarjotaan kohdennettua tukea ja ohjausta. Esimerkkejä:

- **erityinen rahoitusprioriteetti, koheesiopolitiikan rahoitus ja rahoituskapasiteetin vahvistaminen** sekä EIP:n neuvontakeskuksen tekemä **hankkeiden valmistelu**
- **jäsenvaltioiden parempi tuki** yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen nojalla
- **teollisuusalueiden ja -klustereiden sähköistämisen** edistäminen tulevan sähköistämistä edistävän toimintasuunnitelman avulla
- **vaihtoehtoisten energialähteiden integrointia koskevat pilottihankkeet** (mahdollinen Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyalan rahoitus)
- **BlueInvest-foorumi**, jolla tuetaan uusien teknologioiden testausta, markkinoiden validointia, teknistä apua ja varainhankintaa
- **kyberturvallisuutta koskeva neuvonta ja valmiuksien kehittäminen**
- satama-allianssin laajentaminen **huumausainekaupan ja rikollisuuden torjuntaa koskevien parhaiden käytäntöjen ja neuvojen** jakamiseksi.
- Tulevassa **eurooppalaisen merialueen työsuunnitelmassa** käsitellään kestävien ja vihreiden lähimerenkulun solmukohtien ja yhteyksien kehittämistä sekä satamien välistä yhteistyötä keskittyen pienempiin satamiin.
- **Vuosien 2028–2034 sisävesiliikennettä koskeva toimintasuunnitelma** sisältää erityisiä toimia, joilla edistetään tietojen jakamista ja tuetaan sisävesisatamia.

LIITE 3: Yhteenveto toimista ja ohjeista

Pilari I – KILPAILUKYVYN, INNOVOINNIN JA DIGITALISAATION LISÄÄMINEN

Komissio aikoo

- asettaa vuodesta 2026 alkaen etusijalle molempia osapuolia hyödyttävät aloitteet kolmansien maiden satamissa selkeiden ohjaavien periaatteiden mukaisesti
- soveltaa vuodesta 2026 alkaen tämän strategian periaatteita kansainvälisiä sopimuksia ja yhteistyökehyksiä koskevissa neuvotteluissa
- jatkaa vuodesta 2026 alkaen markkinoille pääsyn edistämistä vapaakauppasopimusneuvotteluissa sekä tehdä yhdessä ulkosuhdehallinnon kanssa yhteistyötä kolmansien maiden kanssa edistääkseen oikeudenmukaisia investointiedellytyksiä ja EU:n yritysten pääsyä satamainfrastruktuuriin ja satamatoimintoihin
- tukea vuodesta 2026 alkaen jäsenvaltioiden kansainvälistä standardointia koskevia toimia uudella innovatiivisia satamia ja terminaaleja koskevalla toimintalinjalla eurooppalaista standardointia käsittelevän korkean tason foorumin puitteissa
- laatia vuoteen 2028 mennessä jäsenvaltioille ohjeet ulkomaisten investointien arvioimiseksi EU:n kansainvälisten sitoumusten mukaisesti sekä kehyksen EU:n satamiin tehtävien ulkomaisten investointien kartoittamiseksi ja seuraamiseksi
- painottaa vuodesta 2026 alkaen voimakkaammin pilottivaiheen jälkeistä käyttöönottoa tulevissa Horisontti Eurooppa -aloitteissa, mukaan lukien tulevaisuuden satamia koskeva lippulaivahanke
- vahvistaa unionin teknologista johtoasemaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytössä, sähköistämiseksi, suunnittelussa, laitteiden jälkiasennuksissa, energiatehokkuudessa ja digitalisaatiossa ottaen huomioon energian muunnosjärjestelmät, kiertotalouden ja digitaaliset ratkaisut
- pyrkiä vuodesta 2026 alkaen vahvistamaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä vuosien 2028–2034 Horisontti Eurooppa -puiteohjelman painopistealoilla
- vahvistaa vuonna 2026 rautatiepalvelujen käyttöoikeutta koskevia sääntöjä
- ehdottaa vuonna 2028 sisävesiliikennettä koskevaa toimintaohjelmaa vuosiksi 2028–2034 keskittyen sisävesisatamiin
- laatia vuoteen 2028 mennessä datan tehokasta jakamista kuljetusketjussa koskevat EU:n suuntaviivat
- jos muun muassa julkisen kuulemisen tulosten perusteella tarpeen, arvioida vuonna 2027, onko kynnyksarvoja tarpeen muuttaa, ja tarjota lisäohjeita antaen esimerkkejä ja tulkinnallisia selvennyksiä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen säännöistä, myös satamainfrastruktuuri-investointien osalta
- tarkastella vuonna 2026 uudelleen yrityskeskittymiä koskevia EU:n suuntaviivoja antaakseen selkeitä, ajantasaisia ohjeita EU:n yrityskeskittymäsääntöjen soveltamisesta yrityskeskittymien horisontaalisiin ja muihin vaikutuksiin.

Eurooppalaisen merialueen koordinaattori aikoo

- tulevassa eurooppalaisen merialueen työsuunnitelmassa asettaa etusijalle kestävien ja vihreiden lähimerenkulun solmukohtien ja yhteyksien kehittämisen sekä edistää

satamien välistä yhteistyötä keskittyen pienempiin satamiin, meri-infrastruktuurin parantamiseen ja integrointiin rautatie- ja sisävesiliikenteeseen

- edesauttaa häiriönsietokyvyn suunnittelua järjestämällä työpajoja muiden eurooppalaisten liikennekäytävien koordinaattoreiden kanssa, jotta voidaan tutkia varautumisvaihtoehtoja meri- ja sisämaayhteyksiä varten siltä varalta, että keskeisten liikennereittien merkittävimmät satamat häiriintyvät.

Jäsenvaltioita kehotetaan

- toimimaan johtoroolissa maailmanlaajuisten teknisten kansainvälisten standardien asettamisessa asiaa koskevilla kansainvälisillä foorumeilla, mukaan lukien ISO
- ehkäisemään, lieventämään ja torjumaan riskejä, jotka liittyvät strategisten kaksikäyttöinfrastruktuurien ja niihin liittyvien toimintojen ulkomaiseen omistukseen ja määräysvaltaan
- varmistamaan mahdollisuus saada väliaikainen julkinen määräysvalta tai käyttöoikeus strategiseen kaksikäyttöinfrastruktuuriin, -kalustoon tai -laitteisiin kansallisen lainsäädännön mukaisesti
- varmistamaan, että sotilaallista liikkuvuutta koskevan asetuksen tarvittavat toimenpiteet pannaan täytäntöön täysimittaisesti ja nopeasti, kun ne on hyväksytty
- yksinkertaistamaan suunnittelu- ja lupamenettelyjä, jotta mahdollistetaan innovaatioiden nopea käyttöönotto satamissa
- pyrkimään voimakkaammin parantamaan rautateihin ja sisävesiväyliin perustuvien sisämaayhteyksien saatavuutta ja kapasiteettia

yksinkertaistamaan maankäytön suunnittelu- ja lupamenettelyjä, jotta voidaan saada nopeasti lisää alueita satamakäyttöön.

Alan sidosryhmiä kannustetaan

- tukemaan EU:n rahoittaman tutkimuksen hyödyntämistä ja levittämistä, jakamaan parhaita käytäntöjä, kehittämään kumppanuuksia ja uusia liiketoimintamalleja, joissa mennään tiukasti rajattuja tai paikallisia haasteita pidemmälle, sekä vastaamaan markkinoiden yleisiin vaatimuksiin, myös pienten ja keskisuurten satamien vaatimusten osalta.

Jäsenvaltioita ja sidosryhmiä kehotetaan

- soveltamaan tässä strategiassa esitettyjä ohjaavia periaatteita myös omiin aloitteisiinsa sekä tehostamaan yleistä koordinaointia ja tietojenvaihtoa
- yksinkertaistamaan suunnittelu- ja lupamenettelyjä, jotta mahdollistetaan innovaatioiden nopea käyttöönotto satamissa
- kiinnittämään enemmän huomiota rautateihin ja sisävesiväyliin perustuviin sisämaayhteyksiin
- pyrkimään tasapainoon yksityisten toimijoiden investointien tuoton ja asianmukaisten sopimusvelvoitteiden (kesto, läpinäkyvät ja oikeudenmukaiset uusimisehdot sekä joustolausekkeet) välillä häiriönsietokyvyn, toimintavarmuuden, turvallisuuden ja päästöjen vähentämisen varmistamiseksi.

Pilari II – ENERGIASIIRTYMÄN, KESTÄVYYDEN JA PUHTAAN TEOLLISUUDEN EDISTÄMINEN

Komissio aikoo

- jatkaa vuonna 2026 maasähkön syötön käyttöönoton seurantaan sekä esittää tulevassa sähköistämistä edistävässä toimintasuunnitelmassa uusia toimenpiteitä, joilla tuetaan satamien sähköistämistä ja lisätään maasähkön hinnoittelun avoimuutta
- hyödyntää energiaa ja puhdasta teknologiaa koskevan Välimeren alueen yhteistyöaloitteen täytäntöönpanon tarjoamia mahdollisuuksia kestävien energiayhteyksien tukemiseksi Välimeren satamien välillä
- pohtia tulevassa energiaunionipaketissa, miten kestävien polttoaineiden saatavuutta satamissa voitaisiin edistää
- harkita tulevassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen tarkistuksessa toimenpiteitä, joilla nopeutetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa meriliikenteessä
- koordinoita jäsenvaltioiden toimia ja edesauttaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa, mahdollisesti myös suuntaviivojen avulla
- arvioida vuoden 2026 loppuun mennessä infrastruktuurikapasiteettia ja tulevia tarpeita uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden toimittamiselle satamissa ja satamiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden allianssin kautta
- teettää vuonna 2026 puhtaan vedyn yhteisyrityksen puitteissa selvityksen tueksi komission toimille maailmanlaajuisessa vetysatamien koalitiossa
- vuodesta 2026 alkaen tukea kumppanuuksia satamien, paikallisviranomaisten ja teollisuusklustereiden kanssa
- kannustaa satamia, energiayhtiöitä, verkonhaltijoita ja paikallisviranomaisia tiiviimpään yhteistyöhön, ja se on valmis antamaan epävirallisia ohjeita kilpailunrajoituksia koskevissa kysymyksissä
- järjestää vuoteen 2027 mennessä satamille kohdennettuja työpajoja
- tarkistaa luokitusjärjestelmään liittyvää, ilmastoa koskevaa delegoitua säädöstä parantaakseen teknisten arviointikriteerien käytettävyyttä sekä yksinkertaistaakseen ja päivittääkseen niitä politiikan, lainsäädännön ja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi
- pyrkii johdonmukaisempaan päästöjen mittaamiseen ja raportointiin satama-alueilla.

Jäsenvaltioita kehotetaan

- tukemaan johdottomia teknologioita ja älykkäitä verkkoratkaisuja, digitalisoituja menettelyjä sekä olemassa olevien verkkoresurssien parempaa hyödyntämistä
- edistämään kysynnänhallintaratkaisuja erityisesti pienissä ja keskisuurissa satamissa
- vahvistamaan TEN-T- ja TEN-E-verkkojen ja muun sähköverkkosuunnittelun välisiä synergioita ja tässä yhteydessä sisällyttämään tuleviin offshore-verkon kehittämissuunnitelmiin maalla syntyvät tarpeet, jotka otetaan huomioon kansallisissa verkon kehittämissuunnitelmissa
- ottamaan kansallisissa menettelyissä ja tapauskohtaisissa arvioinneissa lähtökohdaksi, että sähköverkkoinfrastruktuuriin, mukaan lukien maasähkön syöttö satamissa, liittyy ylivoimainen yleinen etu

- osoittamaan osa EU:n päästökauppajärjestelmän tuloista meriliikenteen hiilestä irtautumista koskeviin investointeihin Euroopan koko meriklusterissa
- tukemaan satamien ja paikallisten teollisuusklustereiden välistä jäseneltyä yhteistyötä, jolla edistetään uusiutuvien energialähteiden käyttöönottoa, energian yhteiskäyttöä, hukkalämmön uudelleenkäyttöä, varastointiratkaisuja ja satamakeskeisten energiayhteisöjen kehittämistä
- käyttämään tarvittaessa vesipolitiikan puitedirektiivin mukaisia satamien kehittämiseen liittyviä säännöksiä ja varmistamaan, että uudet ympäristösäännöt, jotka koskevat meriliikenteen aiheuttamaa merten pilaantumista satamissa, pannaan täytäntöön oikea-aikaisesti
- ottamaan huomioon satamien kasvihuonekaasupäästöt ja ilman epäpuhtaudet pannessaan täytäntöön kansallisia energia- ja ilmastosuunnitelmiaan ja kansallisia ilmansuojeluohjelmiaan.

Pilari III – SATAMIEN SUOJELU JA TURVAAMINEN

Komissio aikoo

- päivittää vuoteen 2027 mennessä merellistä turvallisuutta koskevaa lainsäädäntöä siten, että se kattaa asianmukaisesti kaikki olennaiset uhat
- työskennellä vuoden 2026 loppuun saakka EU:n jäsenvaltioiden kanssa ajantasaistettujen kansainvälisten ohjeiden laatimiseksi IMO:ssa
- esittää vuoden 2026 loppuun mennessä EU:n korruptiontorjuntastrategian
- ehdottaa vuonna 2027 satamatyöntekijöiden taustojen tarkistusta koskevaa EU:n kehystä
- ulottaa vuonna 2027 turvatoimet yhteistyössä jokikomissioiden kanssa sisävesisatamiin – myös niihin satamiin, jotka eivät kuulu ISPS-säännösten soveltamisalaan
- julkaista vuonna 2027 parhaita käytäntöjä huumausainekaupan ehkäisemiseksi ja selvittää mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä ehdokasmaiden kanssa
- kehittää vuoteen 2027 mennessä yhdessä ulkosuhdehallinnon kanssa alueellisia kehyksiä yhteistyölle kolmansien maiden kanssa satamien turvallisuuden parantamiseksi, sekä pyrkiä yhdenmukaistamaan tullitarkastuksia kaikissa EU:n satamissa ja parantamaan turvallisuusprotokollia maailmanlaajuisesti
- valmistella vuoteen 2027 mennessä julkisen ja yksityisen sektorin kaksisuuntaista tietojenvaihtoa tullin ja merilogistiikkayritysten välillä
- olla valmis arvioimaan, missä määrin kilpailuoikeudellisilla välineillä voidaan tukea eurooppalaisen satama-allianssin kehittämien ohjeiden tai parhaiden käytäntöjen soveltamista
- esittää vuonna 2026 yhdenmukainen eurooppalaisen ilmastokestävyyskehysten
- tukea vuodesta 2026 alkaen tutkimus- ja kehitysaloitteita, joilla turvataan tiedonvaihto ja tietojen tallentaminen satamia ja sidosryhmiä varten multimodaalisissa logistiikkaketjuissa
- edistää ja tukea vuodesta 2026 alkaen ratkaisuja, joilla edistetään EU:n datasuvereniteettia sen elintärkeiden siviili- ja sotilaskuljetusten perustana olevien tietojen osalta, ja pyrkiä tekemään yhteistyötä samanmielisten maiden kanssa

- jatkaa vuonna 2027 yhteistyötä IMO:n kanssa merenkulkualan yhdenmukaistettujen maailmanlaajuisten kyberturvallisuusstandardien edistämiseksi ei-pakollisen kybersäännösten avulla
- vuoteen 2027 mennessä päivittää satamien kyberriskien hallintaa koskevan ENISAn ohjeistuksen
- toteuttaa vuoteen 2027 mennessä unionin tason koordinoitun turvallisuusriskien arvioinnin kyberturvallisuusriskien tunnistamiseksi ja suosittaa asianmukaisia lieventäviä toimenpiteitä
- perustaa vuoteen 2027 mennessä foorumin, jossa jäsenvaltioiden kyberturvallisuus- ja merenkulku-/satamaviranomaiset voivat vaihtaa tietoja ja parhaita käytäntöjä.

Jäsenvaltioita kehotetaan

- asettamaan etusijalle merellistä turvallisuutta koskevan lainsäädännön täytäntöönpano ja ottamaan käyttöön eurooppalaisen satama-allianssin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudessa jaetut parhaat käytännöt järjestäytyneen rikollisuuden (myös huumausainekaupan) ja korruption torjumiseksi ja satamien turvallisuuden käsittelemiseksi kokonaisuutena
- asettamaan etusijalle satamien yhteentoimivuus EU:n rautatiejärjestelmässä sekä hyvien navigointiolojen saavuttaminen sisävesiväylillä vuoteen 2030 mennessä
- sisällyttämään satamat kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiivin täytäntöönpanoon
- varmistamaan, että kriittisiä tavaroita käsitellään ja varastoidaan sotilaallisen liikkuvuuden vaatimusten, EU:n varastointistrategian ja Euroopan puolustusteollisuusohjelmassa esitetyn toimitusvarmuusjärjestelmän mukaisesti
- optimoimaan kartoitus, tietojen jakaminen ja koordinointi varastojen perustamiseksi ja suojelemiseksi ja häiriöiden minimoimiseksi ottaen huomioon pienempien satamien erityiset tehtävät.

Jäsenvaltioita ja sidosryhmiä kehotetaan

- laatimaan ilmastokestävyyssuunnitelmia ja vaihtamaan parhaita käytäntöjä satamien ilmastokestävyysoimista
- suojelemaan ja vahvistamaan haavoittuvaa infrastruktuuria, suprastruktuuria ja laitteita, poistamaan pullonkauloja sekä tehostamaan toimia kriittisen infrastruktuurinsa vahvistamiseksi
- varmistamaan riittävä redundanssi ja kapasiteetti, jotta ne voivat selviytyä logistiikkaketjunsä ja kriittisten tavaroiden toimitusten lyhyen ja keskipitkän aikavälin häiriöistä ja jotta erityisesti haavoittuvimmat sotilaallisen liikkuvuuden solmukohdat voivat saavuttaa riittävän toimintakyvyn.

Eurooppalaisen merialueen koordinaattori aikoo

- edistää meri- ja sisämaayhteyksien häiriönsietokyvyn suunnittelua muiden eurooppalaisten liikennekäytävien koordinaattoreiden kanssa.

Pilari IV – RAHOITUKSEN JA INVESTOINTIEN SAATAVUUS

Komissio aikoo

- soveltaa strategiassa kehitettyjä rahoitusperiaatteita kaikkiin rahoitusvälineisiin, mukaan lukien toimet, joilla tuetaan innovointia satamissa vuosien 2028–2034 Horisontti Eurooppa -puiteohjelman puitteissa
- asettaa etusijalle tuen maasähkön syötön kehittämiseksi satamissa Verkkojen Eurooppa -välineen vuoden 2026 ehdotuspyynnössä
- hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa käytettävissä olevaa rahoitusta strategian painopisteiden tukemiseksi
- pyytää EIP:n neuvontapalveluja antamaan JASPERS-ohjelman kautta tukea valmiuksien kehittämiseen erityisesti pienissä ja keskisuurissa TEN-T-satamissa
- tehdä yhteistyötä kansallisten kehityspankkien ja -laitosten sekä yksityisten rahoitusalan sidosryhmien kanssa uusien rahoitusratkaisujen löytämiseksi meri- ja sisävesisatamia ja toimijoita varten.

EIP:tä kehotetaan

- jatkamaan rahoituksen ja neuvontatuen tarjoamista alalle sekä jatkamaan vuoropuhelua komission, jäsenvaltioiden, rahoittajien ja toimialan kanssa strategian painopisteiden edistämiseksi ja rahoituksen ja teknisen avun saatavuuden parantamiseksi kaikenkokoisille satamille ja yrityksille mutta etenkin pienemmille toimijoille, satamille ja satama-alan pk-yrityksille.

Jäsenvaltioita ja alueita kehotetaan

- edistämään satamiensa kehittämistä paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaisesti.

Toimialan sidosryhmiä kehotetaan

- noudattamaan tulevaisuuteen suuntautuvia, käyttövalmiita strategioita, joissa otetaan huomioon huipputeknologiat ja innovatiiviset, kestävät käytännöt.

Pilari V – SOSIAALINEN YHTEENKUULUVUUS, OSAAMINEN JA LAADUKKAAT TYÖPAIKAT

Komissio aikoo

- tukea edelleen alueellista yhteenkuuluvuutta ja saarten ja syrjäisimpien alueiden yhteyksiä erityisesti niillä saarilla ja alueilla, joilla on väestökehitykseen liittyviä haasteita
- sisällyttää vuonna 2026 tuleviin saari- ja rannikkoyhteisöstrategioihin politiikkatoimia, joilla vahvistetaan satamien taloudellista, ympäristöön liittyvää ja sosiaalista vaikutusta paikallisyhteisöihin
- vahvistaa vuodesta 2026 alkaen vuoropuhelua sekä tukea satamien ja kaupunkien välisten suhteiden parantamista koskevien parhaiden käytäntöjen ja ohjeiden kehittämistä
- tukea vuonna 2026 pieniä ja keskisuuria satamia erityisellä etenemissuunnitelmalla (liite 2)
- julkaista vuonna 2026 EU:n kalastus- ja vesiviljelyalan energiasiirtymää koskevan etenemissuunnitelman

- tukea vuonna 2027 ammattitaitoisen seuraavan sukupolven työvoiman kehittymistä kaikilla sinisen talouden aloilla, myös satamissa, sinisen sukupolvenvaihdosstrategian mukaisilla toimilla
- laatia vuoteen 2027 mennessä ohjeet meriturvallisuuslainsäädännön soveltamisesta aluksilla työskenteleviin satamatyöntekijöihin
- tukea vuodesta 2026 alkaen lisätutkimusta ja -ohjeita vaihtoehtoisten, uusiutuvien, vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden turvallisesta käsittelystä satama-alueella Horisontti Eurooppa -puiteohjelman puitteissa
- laatia vuoteen 2027 mennessä ohjeita ja koulutusmateriaalia vaihtoehtoisten polttoaineiden turvallisesta käsittelystä.

Jäsenvaltioita kehotetaan

- tukemaan pienten ja keskisuurten satamien infrastruktuurin, puhtaan energian ja polttoaineiden käytön, turvallisuuden ja kestävyysparantamista erityisesti saarilla sekä syrjässä olevilla ja syrjäisimmillä alueilla
- tukemaan satamien turvallisuuden ja kestävyysparantamista sekä varmistamaan unionin ja kansallisen työlainsäädännön ja työehtosopimusten täytäntöönpano ja noudattaminen.

Työmarkkinaosapuolia ja muita alan sidosryhmiä kehotetaan

- perustamaan satama-alalle erityinen osaamiskumppanuus, jolla tuetaan työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutusta ja osallisuutta.

Merenkulkualaa kehotetaan

- tekemään yhteistyötä osaamissopimukseen sisältyvän digitaalisen ekosysteemiä koskevan laajamittaisen kumppanuuden kanssa, jotta voidaan tukea digitaalista täydennyskoulutusta satama-alalla
- antamaan sitoumuksia kyberturvallisuusakatemiaan puitteissa ja käyttämään Euroopan kyberturvallisuustaitojen kehystä satama-alan ammattilaisten koulutuksessa.