



Bryssel den 5 mars 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 4 mars 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Ärende: MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL
EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA
OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN
Den europeiska hamnstrategin

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 112 final.

Bilaga: COM(2026) 112 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Den europeiska hamnstrategin

{SWD(2026) 81 final}

1. INLEDNING

I flera tusen år har människor, varor och idéer mötts och passerat genom hamnar. De många verksamheter som har bedrivits i anslutning till hamnarna har lett till framväxten av dagens hamnstäder. Tack vare dessa har hamnarnas räckvidd blivit ännu större och såväl regional som global handel möjliggjorts. I dag **är EU:s industriella styrka och exportkapacitet beroende av unionens förmåga att vara starkt knutet till globala handelsflöden.** Hamnarna är viktiga förbindelselänkar mellan den europeiska ekonomin och de internationella marknaderna. Hamnarna är också **livlinor för öarna, kustområdena och de yttersta randområdena, vilka bör bevaras.**

Geopolitiken har en direkt inverkan på våra leveranskedjor, och våra hamnar är mycket viktiga för **Europas säkerhet och strategiska autonomi.** Hamnarna måste öka sin kapacitet, fasa ut fossila bränslen, bli digitala och stärka säkerheten – detta måste ske samtidigt och i stor skala. **Här kan nya industrier, ren energi och innovationskluster bli verklighet och redan i dag har de en avgörande funktion för EU:s energiförsörjning, försvar och blå ekonomi.**

Omvandlingen skapar möjligheter för hamnarna och EU:s ekonomi. Men samtidigt är hamnarna utsatta för nya sårbarheter och har fått nya uppgifter – från att bekämpa organiserade kriminella nätverk och cyber- och drönarhot till att ta itu med frågor kring utländskt ägande och den allt större konkurrensen från tredjeländer. När globala makter kämpar för att utvidga eller skydda sitt inflytande riskerar hamnarna att bli ett slagfält. Vi måste stärka hamnarna i deras roll som konkurrenskraftiga handelsnav och stödja dem som kritisk infrastruktur för EU:s ekonomiska säkerhet och som leverantörer av allmännyttiga tjänster i syfte att upprätthålla ett resilient samhälle.

EU:s hamnar hanterar mer än 3,4 miljarder ton eller 74 % av alla varor som kommer in i eller lämnar Europa och omkring 395 miljoner passagerare varje år¹. Med nästan tre miljoner hamnanlöp per år står EU för 23 % av alla hamnanlöp totalt sett världen över. De hade en omsättning på omkring 90 miljarder euro 2022 och stod för omkring 423 000 direkta arbetstillfällen². Det transeuropeiska transportnätet omfattar 283 kusthamnar, 223 inlandshamnar och 44 kombinerade hamnar. Små och medelstora hamnar tillhandahåller viktiga tjänster i de yttersta randområdena, i avlägsna områden, på öar och på mycket specialiserade marknader. Bland hamnaktörerna återfinns hamnmyndigheter, terminaloperatörer, operatörer av bogserbåtar, hamnlotsar och tillhandahållare av bunkringsanläggningar och mottagningsanordningar i hamnar, som erbjuder tjänster till rederier och logistikföretag och andra intressenter.

I ett omfattande samråd³ bekräftade branschen, medlemsstaterna och andra intressenter att konkurrenskraften måste stärkas, hamnarna bistås i energiomställningen, koldioxidutsläppen minskas, säkerheten och resiliensen förbättras, tillgång till finansiering säkras och hamnarna göras till säkrare och tryggare arbetsplatser. Hamnarna ser olika ut med avseende på storlek, plats, marknadssegment som betjänas, styrningsmodeller och intressenter, vilket kräver en strategi som är bred och flexibel.

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.](https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701)

³[https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EUs-hamnstrategi_sv.](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EUs-hamnstrategi_sv)

Med utgångspunkt i 2013 års hamnpolitik **agerar EU nu** för att tillhandahålla en ram för de europeiska hamnarnas framtid. I den europeiska hamnstrategin sammanförs pågående och nya initiativ, förenklingar och vägledning för genomförandet av gällande lagstiftning⁴.

Europeisk hamnstrategi: fem pelare



2. STÄRKA KONKURRENSKRAFTEN, INNOVATIONEN OCH DIGITALISERINGEN

2.1. *Upprätthålla den globala konkurrenskraften*

Denna strategi hjälper EU:s hamnar att upprätthålla och stärka sin konkurrenskraft. Den fokuserar på innovation och digitalisering, förbättrade inlandsförbindelser, gemensamma prioriteringar för EU-finansiering, förenkling av lagstiftningen och utveckling av nya affärsmöjligheter.

Sjöfartshandeln är till sin natur global. EU:s hamnar både samarbetar och konkurrerar därför med hamnar över hela världen, vilket gör dessa förbindelser komplexa och mångfasetterade. EU:s hamnar och företag samarbetar med hamnar i tredjeländer på områden som ren energi och alternativa bränslen och investerar utomlands som en del av sina globala logistikkedjor. Denna verksamhet stöds av flera EU-initiativ och internationella initiativ.

Hamnarnas konkurrenskraft påverkas av kostnadsfaktorer (bl.a. energi, arbetskraft, statligt understödda investeringar) och icke-kostnadsfaktorer (i synnerhet tillämpliga standarder och lagar). Ojämlika regelverk (för bl.a. miljöaspekter och sociala aspekter) och aggressiva investeringsstrategier kan göra det svårare att säkerställa lika villkor. Kommissionen förbereder sig inför uppdateringen av EU:s utsläppshandelssystem under tredje kvartalet 2026, som följs av den planerade översynen av FuelEU Maritime-förordningen. Denna uppdatering kommer bland annat att beakta eventuella genomförandeproblem som påverkar de europeiska hamnarnas konkurrenskraft, särskilt risken för att trafik leds om till omlastningshamnar utanför EU.

Utöver prissättningen är tjänstekvaliteten och effektiva inlandsförbindelser fortfarande centrala för hamnarnas konkurrenskraft. EU stöder sektorn ytterligare genom att fastställa finansieringsprioriteringar (se bilaga 1). Genom sina program stöder unionen investeringar som

⁴ Den europeiska hamnstrategin tar upp transportaspekter avseende kust- och inlandshamnar. Andra sektorer inom den blå ekonomin, särskilt turism, fiske och marinor, omfattas av den europeiska världshavspakten, EU:s strategi för hållbar turism och de europeiska strategierna för de yttersta randområdena, kustregionerna och öarna.

stärker hållbarheten, konkurrenskraften, konnektiviteten och resiliensen⁵. Ytterligare åtgärder som rör marin tillverkning och vattenvägstransport planeras i EU:s strategi för sjöfartsindustrin.

I vissa fall tillhandahåller EU också finansiering till hamnar i kandidatländerna och till hamnprojekt i tredjeländer, på flera olika områden. Med denna strategi fastställer kommissionen tydliga principer (bilaga 1) som kommer att utgöra grunden för en **prioritering av ömsesidigt fördelaktiga initiativ i tredjelands hamnar**. Kommissionen, utrikestjänsten, EU:s finansinstitut och medlemsstaterna bör tillämpa dessa principer i sina initiativ och förbättra samordningen och informationsutbytet, i överensstämmelse med EU:s konkurrensregler.

Tillträdet till tredjeländernas hamnmarknader bör baseras på rättvisa och icke-diskriminerande villkor för aktörer från EU och partnerländer, och EU kommer framför allt att undersöka om vi ska fortsätta att bevilja marknadstillträde för utländska aktörer inom känsliga sektorer, t.ex. hamntjänster, där EU-aktörerna inte kan räkna med ett jämförbart tillträde i tredjeländer. **Kommissionen kommer att tillämpa principerna i denna strategi vid förhandlingar om internationella överenskommelser och samarbetsramar**. Den kommer att fortsätta att sträva efter marknadstillträde i förhandlingarna om frihandelsavtal och, **tillsammans med Europeiska utrikestjänsten, föra diskussioner med tredjeländer för att främja rättvisa investeringsvillkor och tillträde för EU:s företag till hamninfrastruktur och hamnverksamhet**. Anbudsgivare från länder som utesluter EU-aktörer, eller från länder som EU inte har ingått avtal med som säkerställer rättvist och icke-diskriminerande tillträde, bör inte ges obegränsat tillträde till EU:s hamnrelaterade koncessioner och offentliga upphandlingar.

Slutligen **bör medlemsstaterna och deras standardiseringsorgan spela en ledande roll när det gäller att fastställa globala tekniska standarder i relevanta internationella forum**, även ISO. **Kommissionen kommer att stödja dessa insatser genom ett nytt arbetsflöde för innovativa hamnar och terminaler** inom ramen för högnivåforumet för europeisk standardisering⁶.

2.2. Säkerställa ekonomisk säkerhet för EU:s hamnar

Som världsledande inom sjötransport och logistikkedjor lockar europeiska hamnar till sig investeringar. Även om investeringar är välkomna och behövs kan de innebära säkerhetsrisker, beroende på källan. Utländskt ägande av eller påverkan på strategiska hamntillgångar kan med rätta ge upphov till farhågor kring huruvida detta överensstämmer med EU:s ekonomiska säkerhetsintressen på lång sikt, särskilt när det gäller aktörer som får statligt stöd. Kommissionen har börjat ta itu med utländsk påverkan och ekonomisk säkerhet genom flera

⁵ Genom Global Gateway-strategin och Clean Energy Ministerial stöder kommissionen initiativ som Global Gateway för gröna sjöfartskorridorer och sjöfartsnav (GGGSCH) och den ekonomiska korridoren mellan Indien, Mellanöstern och Europa, projekt som "Future-Ready Shipping in Africa" samt potentiella nya initiativ inom ramen för pakten för Medelhavsområdet. EU:s strategi för Svartahavsregionen kommer att stärka samarbetet med tredjeländer och multilaterala organisationer och finansinstitut, samtidigt som EU:s konkurrenskraft upprätthålls.

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

övergripande instrument⁷ för att se till att företag som får statligt stöd från utlandet inte drar nytta av orättvisa konkurrensfördelar på EU:s inre marknad.

I det gemensamma meddelandet *Stärka EU:s ekonomiska säkerhet*⁸ efterlyses mer kraftfulla EU-åtgärder för att begränsa högriskenheters ägande, kontroll och drift av kritisk infrastruktur. Detta kan minska riskerna för teknisk inlåsning eller att EU blir beroende av högriskleverantörer. Det kan också förhindra att högriskenheter får tillgång till EU-finansierade initiativ och stödja utvecklingen av betrodda leverantörer av kritiska delkomponenter.

För att säkerställa att reglerna genomförs konsekvent **kommer kommissionen att utarbeta riktlinjer för medlemsstaterna för bedömningen av utländska investeringar i linje med EU:s internationella åtaganden.** Detta kommer att utgå från en systematisk strategi som omfattar alla berörda hamnaktörer i enlighet med den roll som dessa spelar i kritiska leveranskedjor, och i synnerhet för de hamnar som omfattas av kraven i förordningen om militär rörlighet. Den skulle särskilt fastställa trösklar och kriterier för utländsk påverkan, t.ex. påverkan på strategiska beslut, kontroll av verksamhet och beroende av högriskleverantörer av utrustning. En **ram för kartläggning och övervakning av utländska investeringar i EU:s hamnar** kommer att följa på strategin, i linje med förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar och EU:s meddelande om ekonomisk säkerhet.

Ur ett försvarsperspektiv bör medlemsstaterna, i linje med förslaget till förordning om militär rörlighet⁹, **förebygga, lindra och hantera risker förknippade med utländskt ägande och kontroll av strategisk hamninfrastruktur med dubbla användningsområden och därmed sammanhängande verksamhet.** Viktiga hamnar bör bedömas ingående av medlemsstaterna för att minska riskerna för utländskt ägande, operativ kontroll och utrustning från högriskleverantörer. Dessutom ska medlemsstaterna upprätta ramar för snabb tillgång till kritiska transportresurser, inklusive hamnar, när alternativa åtgärder, som upphandlingar, inte kan vidtas inom den föreskrivna tidsramen. **Medlemsstaterna bör säkerställa möjligheten till tillfällig statlig kontroll eller rätt att använda strategisk infrastruktur eller utrustning och strategiska tillgångar med dubbla användningsområden enligt nationell lagstiftning.** Kommissionen påminner om vikten av att förslaget till förordning om militär rörlighet antas skyndsamt och uppmanar medlemsstaterna att se till att de åtgärder som krävs genomförs fullt ut och snabbt.

2.3. Sprida innovation till EU:s hamnar

Innovation har gjort hamnsektorn som helhet mer effektiv och förbättrat dess konkurrenskraft. En mer utbredd användning av ny teknik som artificiell intelligens, i kombination med efterfrågan på innovativa lösningar för att ta itu med dagens utmaningar (hållbarhet, energieffektivitet, säkerhet och trygghet), öppnar upp för mer innovativa europeiska lösningar i hamnarna. Trots viktig forskning på EU-nivå och långsiktig finansiering av forskning och innovation har dock de europeiska innovativa lösningarna inte tagit sig in på marknaden i någon större utsträckning. För att säkerställa fortsatt användning efter pilotfasen **kommer kommissionen att lägga större vikt vid detta mål i framtida Horisont Europa-initiativ,**

⁷ Bland annat förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar, förordningen om utländska subventioner, direktivet om kritiska entiteters motståndskraft och NIS 2-direktivet, som även omfattar cybersäkerhetsaspekter.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

bland annat genom flaggskeppstemat ”Framtidens hamnar” med ett anslag på 21 miljoner euro¹⁰, och vid kommande ansökningsomgångar inom Horisont Europa.

För att stödja detta mål kommer kommissionen att **stärka unionens tekniska ledarskap när det gäller användningen av alternativa bränslen, elektrifiering, design, eftermontering av utrustning, energieffektivitet och digitalisering, och inkludera energiomvandlingssystem, cirkularitet och digitala lösningar. Kommissionen kommer att sträva efter att stärka det offentlig-privata samarbetet inom ramprogrammet Horisont Europa 2028–2034 inom prioriterade områden** baserat på en portföljstrategi. När det gäller vattenburna transporter kommer detta att bygga på resultaten av det nuvarande gemensamt planerade **partnerskapet för vattenvägstransporter med nollutsläpp**, i syfte att **stärka och utvidga EU:s åtgärder** på detta område, för att främja synergieffekter och skaleffekter mellan utfasningen av fossila bränslen, digitaliseringen, automatiseringen och cirkulariteten i det större ekosystemet för vattenvägstransport.

Med särskilda workshoppar och tekniskt stöd kan BlueInvest-plattformen¹¹ hjälpa till att testa ny teknik, marknadsvalidera, tillhandahålla tekniskt stöd och stödja anskaffandet av kapital och marknadsacceptans, särskilt för små och medelstora hamnar. Dessutom kommer den nya kunskaps- och innovationsgruppen för sektorer och ekosystem på vatten- och sjöfartsområdet, inom ramen för Europeiska institutet för innovation och teknik (EIT), att integrera hamnar i innovationskunskapstriangeln mellan universitet, forskningsinstitut och företag.

Intressenter inom sektorn bör **stödja användningen och spridningen av EU-finansierad forskning, utbyta bästa praxis och utveckla partnerskap och nya affärsmodeller som sträcker sig bortom specifika/lokala utmaningar.** De bör ta itu med de bredare marknadsbehoven, även de i små och medelstora hamnar. Medlemsstaterna uppmanas också **att effektivisera planeringen och tillståndsgivningen för att göra det möjligt att snabbt införa innovation i hamnarna.**

2.4. Effektiva och digitala hamnverksamheter och logistikedjor

Ökningen av de genomsnittliga väntetiderna i EU:s större hamnar under 2024¹² visade hur sjöfartsförbindelserna i allt högre grad begränsas av terminalproduktivitet och inlandsförbindelser, och inte enbart av tillträdet till sjövägarna¹³. Ineffektiva förbindelser med järnväg och inre vattenvägar, större fartyg och begränsat med utrymme står i vägen för verksamheten. Genom att stärka dessa förbindelser kan man korta ner på transiteringstiderna och sänka kostnaderna, förbättra leveranskedjorna och stödja handeln inom EU och med våra partner, däribland hamnar i Medelhavsområdet.

Det europeiska sjöfartsområdet är en viktig del av det transeuropeiska transportnätet. **I den kommande arbetsplanen för det europeiska sjöfartsområdet** kommer samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet att **prioritera utvecklingen av hållbara och gröna närsjöfartsnav och närsjöfartsförbindelser, främja samarbete mellan hamnar**, med fokus

¹⁰ Syftet med ”Framtidens hamnar” i arbetsprogrammet för Horisont Europa 2026/2027 är att säkerställa att resultaten replikeras i små och medelstora hamnar. Flaggskeppet ”Strategisk EU-plan för energiteknik” tar itu med de risker som följer av teknik som använder sig av förnybara bränslen. Horisont 2020 och Horisont Europa har sammantaget tillhandahållit 218 miljoner euro för att stödja innovation i hamnar.

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

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

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight*, första kvartalet 2025, 28 februari 2025.

på mindre hamnar, **uppgradera sjöfartsinfrastruktur** och **säkerställa integration med järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar**. För att stödja trafikomställningen ännu mer kommer kommissionen att **skärpa reglerna för tillträde till anläggningar för järnvägstjänster**¹⁴ och lägga fram en **handlingsplan för transporter på inre vattenvägar för perioden 2028–2034**, som också kommer att fokusera på inlandshamnar.

Detta måste kompletteras av **medlemsstaterna och intressenter inom industrin, som bör prioritera inlandsförbindelser med järnväg och inre vattenvägar i högre grad**¹⁵. Förmågan att anpassa sig och reagera snabbt på dagens utmaningar är avgörande för konkurrenskraften och därför **bör hamnkoncessioner och markarrendeavtal vara tillräckligt flexibla**. Medlemsstaterna uppmanas att **effektivisera planeringen och tillståndsgivningen för markanvändning för att möjliggöra en snabb utveckling av ytterligare områden som kan användas för hamnar**, samtidigt som miljön och människors hälsa skyddas i linje med den föreslagna förordningen för att påskynda miljöbedömningarna¹⁶.

Digitala tillämpningar kan optimera hamnanlöpen, förbättra vändtiden, korta ner väntetiderna och optimera resursanvändningen samtidigt som de minskar utsläppen och förbättrar säkerheten och tryggheten. EU:s digitala initiativ¹⁷ kommer att underlätta företagens rapportering till myndigheterna och tullförfarandena. Dessutom stöder FSE Digitalt införandet av 5G-teknik i hamnar.

Utbytet av data mellan företag är fragmenterat och är ofta bundet till proprietär programvara. Förbättrad integrering av system kan öka synligheten i leveranskedjan utan att kräva centraliserade plattformar och skydda befintliga it-investeringar. Kommissionen **kommer att utarbeta EU-riktlinjer för ett effektivt utbyte av uppgifter i transportkedjan**, tillsammans med medlemsstaternas åtgärder¹⁸.

2.5. En väl fungerande inre marknad och rättvis konkurrens

En väl fungerande inre marknad är en konkurrensmässig fördel för EU:s hamnar. Den skapar också en grund för EU:s strategiska oberoende och skyddar sysselsättningen inom hamnsektorn. EU:s hamnpolitik från 2013¹⁹ var inriktad på handel och den inre marknaden. Även om vissa framsteg görs äventyras EU:s konkurrensfördelar av det inkonsekventa genomförandet av reglerna för den inre marknaden i medlemsstaterna, utvecklingen av hamnmarknadens strukturer och långsamma tillståndsprocesser.

EU:s regler om statligt stöd utgör ramen för medlemsstaternas finansiering av hamnar och ger rättslig klarhet, insyn och förutsägbarhet. De reviderade reglerna om hamnar och sjöfartsförbindelser i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse gör det möjligt för medlemsstaterna att stödja mindre hamnar, hamnar på öar, i kustområden och i de yttersta

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

¹⁵ I linje med förordning (EU) 2024/1679 och artikel 29 i förordningen om järnvägsinfrastrukturkapacitet samt med hjälp av bestämmelserna om samråd i förordningen om hamntjänster.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Till exempel den europeiska kontaktpunkten för sjöfart, elektronisk godstransportinformation och den kommande översynen av unionens tullkodex.

¹⁸ Inom ramen för konsortiet för europeisk digital infrastruktur, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

randområdena, på ett mer effektivt sätt²⁰. Hamnarna måste också ta itu med nya utmaningar (säkerhet, cybersäkerhet, digitalisering, militär rörlighet och omskolning av hamnarbetare i ny teknik) och finansiering av investeringar i detta syfte bör inte snedvrída konkurrensen. Kommissionen **håller för närvarande på att se över kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (allmän gruppundantagsförordning)**. I detta sammanhang, när så är lämpligt, även mot bakgrund av resultatet av det offentliga samrådet, kommer kommissionen att bedöma **om trösklarna måste ändras och ytterligare vägledning tillhandahållas** genom att erbjuda exempel och tolkningar av reglerna i den allmänna gruppundantagsförordningen, även när det gäller investeringar i hamninfrastruktur. Tillsammans med de kommande riktlinjerna för markanvändning och multimodala transporter kommer den nya gruppundantagsförordningen för transporter att främja offentligt stöd till multimodala transportanläggningar i kusthamnar med järnvägsförbindelser eller förbindelser på inre vattenvägar, vilket innebär förbättrade inlandsförbindelser.

Koncessions- och markarrendeavtal med hamnterminaloperatörer spelar en avgörande roll för att locka till sig kapital och göra de europeiska hamnarna mer konkurrenskraftiga. Dessa avtal tillhandahåller en ram för långsiktiga investeringar som gör att hamnarna kan blomstra och tillgodose akuta samhällsbehov. Medlemsstaterna och hamnmyndigheterna bör sträva efter en **balans mellan avkastning på investeringar för privata aktörer och lämpliga avtalsförpliktelser** (varaktighet, transparenta och rättvisa villkor för förnyelse, flexibilitetsklausuler) för att säkerställa resiliens, säkerhet, trygghet och minskade utsläpp. Kommissionen kommer att säkerställa att reglerna för den inre marknaden följs i EU:s hamnar.

Den allt mer utbredda vertikala integrationen av stora logistikföretag och fartygsoperatörer håller på att förändra de traditionella villkoren för hamnar. Vertikal integration kan göra trafikutvecklingen mer förutsebar och på så sätt stödja planer på långsiktiga investeringar, skapa effektivitet och innovation i logistikkedjorna, minska transaktionskostnaderna och förbättra tjänstekvaliteten för användarna. Samtidigt bör effektiv konkurrens mellan aktörerna upprätthållas i enlighet med EU:s tillämpliga antitrust- och koncentrationsregler. Kommissionen kommer att **se över EU:s riktlinjer för koncentrationer** för att erbjuda tydlig och uppdaterad vägledning om tillämpningen av EU:s koncentrationsregler på både horisontella och icke-horisontella effekter av koncentrationer.

Flaggskeppsåtgärder

- *Använda vägledande principer för EU-finansiering och investeringar i tredjelandshamnar (bilaga 1).*
- *Ta fram vägledning för medlemsstaterna med kriterier för bedömning av utländska investeringar i hamnar i linje med EU:s internationella åtaganden.*
- *Stödja den digitala och den gröna omställningen av europeiska hamnar genom innovation, främjande av uppskalning, replikering och införande av innovativ hamnutrustning och hamnteknik.*

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

3. FRÄMJA ENERGIOMSTÄLLNING, HÅLLBARHET OCH RENA INDUSTRIER

3.1. *Hamnar som drivkrafter i energiomställningen*

Eftersom omkring 40 % av de varor som hanteras är energirelaterade håller hamnarna på att bli strategiska energi- och industrinav.

Elektrifieringen av hamnar: en hörnsten i utfasningen av fossila bränslen

Av de europeiska kusthamnar som undersöktes erbjuder 62 % landströmsförsörjning vid en eller flera kajplatser²¹, men framstegen är ojämna²² och kapacitetsbegränsningarna kvarstår samtidigt som efterfrågan väntas öka²³. Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka utbyggnaden av landströmsförsörjningen genom Emsa och Europeiska observatoriet för alternativa bränslen. I den kommande **handlingsplanen för elektrifiering** kommer **kommissionen att införa nya åtgärder för att stödja elektrifieringen av hamnar**. Dessutom kommer kommissionen eftersträva större öppenhet när det gäller prissättningen av landströmsförsörjningen och bättre efterfrågeprognoser.

I takt med att efterfrågan i hamnarna ökar kommer tillräcklig nätkapacitet att bli avgörande. **Medlemsstaterna bör stödja icke ledningsburen teknik och lösningar med smarta nät, digitaliserade förfaranden och bättre användning av befintliga elnätstillgångar**. Dessutom bör lösningar för efterfrågestyrning främjas, särskilt för små och medelstora hamnar. Det reviderade förslaget till förordning om det transeuropeiska energinätet²⁴, tillsammans med förordningen om det transeuropeiska transportnätet, stöder utvecklingen av hamninfrastruktur och integreringen av havsbaserad förnybar energi. **Medlemsstaterna bör stärka synergier mellan det transeuropeiska transportnätet respektive energinätet och annan elnätsplanering**, framför allt när det rör sig om korridorer för havsbaserad förnybar energi. De kommande utvecklingsplanerna för havsbaserade nät bör i detta sammanhang inkludera behoven på land, vilket också bör återspeglas i de nationella nätutvecklingsplanerna på överförings- och distributionsnivåerna.

Tillståndsgivning och påskyndade nätanslutningar

För vindkraft till havs och flytande anläggningar krävs det större och förstärkta hamnanläggningar för montering, lagring och utbyggnad, mer fysiskt utrymme och bättre elnätanslutningar. Det **europeiska kraftnätspaketet**²⁵ och **vägledningen om effektiva och snabba nätanslutningar**²⁶ kommer att påskynda anslutningarna till elnätet för genomförbara projekt, i alla hamnar oavsett storlek. Samarbetsinitiativet för energi och ren teknik i Medelhavsområdet kommer att stödja en hållbar sammankoppling av energinäten bland hamnar i Medelhavsområdet. En ny plattform för planering av distributionsnät i EU och en dialog med systemansvariga för överföringssystem, systemansvariga för distributionssystem och nationella tillsynsmyndigheter kommer att ta upp bästa praxis för prioritering vid nätutbyggnad, vilket inbegriper särskilda arbetsgrupper med nätanvändare,

²¹ ESPO, *Environmental Report 2025 - EcoPorts inSights 2025*.

²² I huvudsak landströmsförsörjning med låg spänning, medan landströmsförsörjningen med hög spänning för större fartyg fortfarande är otillräcklig.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ *Ett europeiskt kraftnätspaket*, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Kommissionens tillkännagivande *Vägledning om effektiva och snabba nätanslutningar* (C/2025/6703).

inklusive hamnar, om nätplanering. I sina bedömningar från fall till fall **bör medlemsstaterna också utgå från²⁷ att infrastruktur för överföring och distribution av el, inklusive landströmsförsörjning i hamnar, har ett övervägande allmänintresse, vilket förenklar nätutbyggnaden i hamnområden.**

Hamnar som produktions- och försörjningscentraler för flera olika bränslen

EU:s ramlagstiftning²⁸ och investeringsplanen för hållbara transporter understryker hamnarnas roll för införandet av rena bränslen. En strategi som omfattar flera olika bränslen säkerställer flexibilitet och motståndskraft, men den osäkra bränsleefterfrågan försenar investeringarna och det är därför viktigt att matcha dessa två marknadskrafter. I initiativet FuelEU Maritime och de åtgärder som främjas i EU:s strategi för sjöfartsindustrin tittar man på efterfrågespekten, **men inom ramen för det kommande energiunionspaketet kommer kommissionen att överväga hur tillgången till hållbara bränslen ska främjas i hamnarna.** I samband med den kommande översynen av förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel²⁹ **kommer man sträva efter att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel för vattenvägstransport.** Samtidigt bör reglerna för förnybar och koldioxidsnål bunkring harmoniseras i hela EU i enlighet med EU:s direktiv om förnybar energi för att undvika skillnader och inte snedvrída konkurrensen på EU:s inre marknad. Tillsammans med en effektiv unionsdatabas kommer internationella rederier att kunna spåra förnybara och koldioxidsnåla bränslen, vilket gör det möjligt att garantera ett robust EU-omfattande system för certifiering och spårbarhet som minskar riskerna för oriktigheter och bedrägerier på ett effektivt sätt.

Pakten för Medelhavsområdet kommer att bidra till användningen av koldioxidsnålt och förnybart bränsle inom sjötransporten, samtidigt som hamnarnas konkurrenskraft skyddas i EU. Stora och särskilda anslag för att finansiera utfasningen av fossila bränslen kan mobiliseras genom intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem som auktioneras ut av EU:s medlemsstater efter det att systemet utvidgats till att även omfatta sjöfarten. Eftersom medlemsstaterna enligt lag är skyldiga att använda intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem för att investera i klimatåtgärder **rekommenderar kommissionen medlemsstaterna att anslå en del av intäkterna från utsläppshandelssystemet** till investeringar i minskade koldioxidutsläpp inom den europeiska sjöfarten³⁰. För att maximera effekterna och uppnå synergieffekter på EU-nivå, inbegripet mellan redare, varv, teknik- och bränsleleverantörer och hamnaktörer kommer kommissionen att **samordna medlemsstaternas insatser och underlätta utbyte av bästa praxis**, eventuellt även med hjälp av riktlinjer.

För att vägleda investeringsplaneringen **kommer alliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen** senast i slutet av 2026 att **bedöma infrastrukturkapaciteten och de framtida behoven av leveranser av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i och till hamnar.** Alliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen kommer dessutom att uppmuntra diskussioner mellan fartygsägare, industrin för hållbara bränslen och finansinstitut för att

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Detta inbegriper förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel, FuelEU Maritime-förordningen, inkluderingen av sjötransport i EU:s utsläppshandelssystem samt förordningen om transeuropeiska transportnät respektive förordningen om transeuropeiska energinät.

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

³⁰ Till exempel produktion och användning av hållbara bränslen, förbättring av fartygens energieffektivitet, förnyelse av flottan, investeringar i innovativ ren havsteknik samt hållbar infrastruktur och landströmsförsörjning i hamnar.

främja produktion och leverans av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sektorn för vattenvägstransport. Hamnar kan vara av avgörande betydelse för vätgaskluster³¹, med gränsöverskridande vätgasimportterminaler som omfattas av förordningen om transeuropeiska energinät. Kommissionen kommer inom ramen för det gemensamma företaget för förnybar vätgas att i början av 2026 **beställa en studie för att stödja kommissionens verksamhet i Hydrogen Global Ports Coalition** inom ramen för Clean Energy Ministerial.

Industrikluster och energidelning i hamnområden

Hamnarna är viktiga för den del av Europas industri som använder sig av ren energi. Fragmenterad planering och begränsad samordning mellan hamnar och med industrikluster kan tillsammans med en oviss framtida efterfrågan på energinfrastruktur dock leda till att investeringarna går långsamt och minska systemeffektiviteten. **Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att stödja ett strukturerat samarbete mellan hamnar och lokala industrikluster** genom att främja användningen av förnybara energikällor, energidelning, återanvändning av spillvärme, lagringslösningar och utveckling av hamncentrerade energigemenskaper samt integrering med lokala elnät för uppvärmning och kylning. Kommissionen kommer att **stödja partnerskap med hamnar, lokala myndigheter och industrikluster**. **Life-delprogrammet ”Övergång till ren energi”** kommer att finansiera projekt som främjar lokalt energisamarbete, och hamnarna kan delta i de ansökningsomgångar som planeras för våren 2026 och 2027.

Kommissionen **uppmuntrar ett närmare samarbete mellan hamnar, energiföretag, nätoperatörer och lokala myndigheter** och är beredd att ge informell vägledning i antitrustfrågor³², med hänsyn tagen till kommissionens riktlinjer för horisontella samarbetsavtal³³. Kommissionen **kommer att anordna en rad riktade workshoppar för hamnar** om den praktiska tillämpningen av viktig EU-lagstiftning på energiområdet, integrering av förnybara energikällor, energieffektivitet, grön vätgas och alternativa bränslen³⁴ samt om användningen av offshore- och nettonollteknik, bland annat hantering och lagring av koldioxid.

3.2. Stärka den miljömässiga hållbarheten och förenkla tillståndsförfarandena

Hamnarna är både viktiga ekonomiska tillgångar och miljömässigt känsliga områden³⁵, vilket kräver att konkurrenskraften anpassas efter miljöskyddet och utfasningen av fossila bränslen. I EU:s rättsliga ram³⁶ eftersträvas denna balans, bland annat genom att föreskriva särskild flexibilitet i situationer med ett övervägande allmänintresse. Det finns dessutom annan EU-politik som stöder minskade föroreningar, återställande av ekosystem, naturbaserade lösningar och en hållbar blå ekonomi. I den europeiska världshavspakten³⁷ och den europeiska strategin för vattenresiliens erkänns hamnarnas roll när det gäller att skydda marina ekosystem,

³¹ Sedan 2019 har 21 projekt fått stöd (253 miljoner euro). [Partnerskap för förnybar vätgas. ”Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas”](#).

³² Se ärende AT. 40976 – APM Terminals, vägledning av den 9 juli 2025 (COM(2025) 4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Inklusive biobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.

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

³⁶ Bygger på habitat- och fågeldirektiven, luftkvalitetsdirektivet och förordningen om restaurering av natur och kompletteras av havsplaneringsdirektivet och ramdirektivet om en marin strategi.

³⁷ *Den europeiska världshavspakten*, COM(2025) 281 final.

tillsammans med ramdirektivet om en marin strategi och taxonomiförordningens ram³⁸. Som en del av en bredare insats för att stärka konkurrenskraften i EU **kommer kommissionen att vidta flera åtgärder för att förenkla regelbördan** och samtidigt värna miljöskyddet. Kommissionen **kommer att se över den delegerade akten om EU:s klimattaxonomi för att förbättra de tekniska granskningskriteriernas användbarhet och förenkla och uppdatera dem för att spegla det politiska, rättsliga och tekniska läget.**

Den föreslagna **förordningen om att påskynda miljöbedömningar**³⁹ kommer att påskynda bedömningar med hjälp av digitalisering, snävare tidsfrister, kombinerade bedömningar och gemensamma kontaktpunkter. **Projekt för utfasning av fossila bränslen från hamnar av strategisk relevans för EU kan gynnas av förenklade skriftliga förfaranden och förfarandemässiga och rättsliga prioriteringar.**

Handlingsplanen ResourceEU stöder hamnarna så att de kan bli strategiska nav för cirkulär verksamhet, till exempel storskalig materialåtervinning av metallskrot eller kompositmaterial samt bearbetning och materialåtervinning av avancerade material med hjälp av ren energi⁴⁰. I och med omställningen till rena bränslen förändras flödena av farligt avfall och lämpliga mottagningsanläggningar är ett måste. Det reviderade ramdirektivet för vatten⁴¹ ger medlemsstaterna flexibilitet att godkänna projekt med kortsiktig påverkan eller verksamhet som försämrar vattenförekomsternas kemiska status utan att öka den totala föroreningen⁴². Kommissionen kommer att utfärda ytterligare vägledning om tillståndsgivning enligt ramdirektivet om vatten under 2026. **Medlemsstaterna bör i förekommande fall tillämpa bestämmelserna om hamnutveckling enligt ramdirektivet om vatten och säkerställa ett snabbt genomförande av nya miljöbestämmelser om föroreningar till havs från vattenvägstransport i hamnar.**

Medlemsstaterna uppmanas att ta itu med utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar i hamnar i samband med genomförandet av sina nationella energi- och klimatplaner och nationella luftvårdsprogram. Det är svårt att identifiera och bedöma var utsläppen och andra föroreningarna kommer från på grund av hamnverksamhetens komplexa karaktär⁴³. I EU-finansierade projekt har man belyst behovet av att komma överens om en strategi samt om en gemensam metod och tillämpning. Kommissionen kommer att **sträva efter mer konsekvent mätning och rapportering av utsläppen i hamnar**, med stöd av ytterligare forskning och innovation.

Flaggskeppsåtgärd

- *Påskynda processerna för tillståndsgivning och tillhandahålla snabbare bedömningsförfaranden för strategiska hamnrelaterade projekt som rör energi, materialåtervinning och utfasning av fossila bränslen genom det europeiska kraftnätspaketet och omnibuspaketet på miljöområdet.*
- *Påskynda elektrifieringen av hamnarna och ge snabbt och icke-diskriminerande tillträde till elnäten.*

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

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ Handlingsplanen ResourceEU, COM(2025) 945 final.

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

⁴² Exempelvis att man flyttar på redan förorenat vatten eller sediment.

⁴³ Det saknas tillräckliga uppgifter om luftkvaliteten: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

- *Främja partnerskap för energisamarbete i och kring hamnområden för en hållbar energianvändning som inbegriper vätgas.*

4. SKYDDA OCH SÄKRA VÅRA HAMNAR

4.1. Inre säkerhet

Den nya geopolitiska situationen har ökat mängden terrorism, sabotage, organiserad brottslighet och korruption och gett upphov till cyberhot/hybridhot samt luftburna drönare och vattendrönare i hela Europa. Ett växande antal sabotage- och hybridåtgärder från Rysslands sida som ännu inte kan betecknas som väpnade attacker uppvisar alltmer egenskaper som kan jämföras med statsunderstödd terrorism. Östersjöregionen och dess hamnar förblir särskilt utsatta för rysk hybridkrigföring. EU:s och medlemsstaternas rättsliga ramar för att bekämpa terrorism och hybridkrigföring bör användas systematiskt och vid behov ses över⁴⁴. Det krävs samarbete mellan berörda myndigheter för att ytterligare stärka kampen mot kringgåendet av restriktiva åtgärder och stödja effektiva EU-åtgärder.

Kommissionen kommer att **uppdatera den befintliga vägledningen** om lagstiftningen om sjöfartsskydd **för att på lämpligt sätt inkludera alla relevanta hot**, bland annat cyber- och hybridhot, olaglig handel och illvillig användning av icke-militära drönare, med bistånd från byråer som Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och Europeiska unionens cybersäkerhetsbyrå (Enisa). **För att säkerställa hamnarnas säkerhet på global nivå mot sådana hot kommer kommissionen att samarbeta med EU:s medlemsstater för att uppdatera de internationella riktlinjerna inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)**. Bättre insamling och analys av data behövs för att hantera terrorister och risker för organiserad brottslighet i samband med olaglig handel via passagerarterminaler och kommersiella sjötransporter. Hamnarbetare måste få bättre utbildning och skydd som partner i kampen mot den organiserade brottsligheten, åtgärder, cyberhot och hybridhot.

ProtectEU: I den europeiska strategin för inre säkerhet⁴⁵ betonas hur hamnar har blivit de främsta målen för externa hot och det föreskrivs att sjöfartsskyddet ska inriktas på drönare och sabotage av undervattenskablar och på att förbättra säkerheten i hamn- och leveranskedjan, även i grannländer. I **EU:s strategi för sjöfartsskydd** anges att hamnar, som kritisk sjöfartsinfrastruktur, måste stärkas och skyddas. För att ta itu med kriminell infiltration kommer kommissionen 2026 att **lägga fram en EU-strategi mot korruption** som bygger vidare på direktivet om bekämpande av korruption.

Den europeiska hamnalliansen bekämpar olaglig narkotikahandel och organiserad brottslighet genom att sammanföra brottsbekämpande myndigheter, tullmyndigheter, hamnmyndigheter och industrin. Den stärker hamnarnas resiliens genom samarbete, utbyte av bästa praxis och identifiering av operativa brister. Med utgångspunkt i detta arbete **kommer kommissionen att föreslå en EU-ram för bakgrundskontroll av hamnarbetare. Säkerhetsinsatserna kommer också att utvidgas till inlandshamnar, även de som inte omfattas av ISPS-koden, i samarbete med flodkommissionerna. Kommissionen kommer att offentliggöra bästa**

⁴⁴ Meddelande om EU:s östra regioner med gräns mot Ryssland, Belarus och Ukraina, COM(2026) 82 final.

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

praxis för att förhindra olaglig narkotikahandel och utforska ytterligare samarbeten med kandidatländerna.

Förebyggande och upptäckt av kontaminering av last och kriminell infiltration måste hanteras redan vid avresehamnar utanför EU. Detta kräver **att regionala ramar utvecklas gemensamt av kommissionen och utrikestjänsten för samarbete med tredjeländer i syfte att förbättra hamnskyddet genom delat ansvar och där så är möjligt med stöd av Global Gateway eller andra samarbetsinstrument. I detta sammanhang kommer riktade bedömningar av högriskhamnar i tredjeländer att göras för att identifiera och åtgärda säkerhetsbrister, förbättra informationsutbytet och, om allvarliga brister kvarstår, förutse möjliga svarsåtgärder.** Detta system kan bidra till att bygga upp ett tillförlitligt partnerskap med tredjeländer för att bekämpa säkerhetshot i hamnar.

En förbättrad anpassning av tullkontrollerna mellan EU:s hamnar tillsammans med bättre säkerhetsprotokoll över hela världen kan skydda EU:s parter och kritiska infrastruktur, genom instrument som lastningsförbud. Kommissionen kommer att arbeta med offentligt-privat informationsutbyte mellan tullar och logistikföretag på sjöfartsområdet om olaglig narkotikahandel och illegal handel. Dessutom står kommissionen redo att bedöma i vilken utsträckning antitrustinstrument kan stödja användningen av den vägledning eller bästa praxis som tas fram av den europeiska hamnalliansen. Enligt EU:s förslag till tullreform kommer EU:s nya tullbyrå och EU:s tulldatacentral att göra det möjligt för tullen att utföra riskanalyser på EU-nivå och ta itu med internationella leveranskedjor, även e-handel, med hjälp av tullen och andra brottsbekämpande organ, genom effektiva kontroller och överensstämmelsekontroller.

Dessutom stöder kommissionen medlemsstaterna i genomförandet av heltäckande sanitära och fyto-sanitära åtgärder i hamnar. Kommissionen har åtagit sig att förbättra dessa mekanismer och uppmanar medlemsstaterna att förstärka och förbättra kontrollåtgärderna för importerade varor. Medlemsstaterna **bör prioritera genomförandet av lagstiftningen om sjöfartsskydd, anta bästa praxis som utbyts inom ramen för den europeiska hamnalliansens offentlig-privata partnerskap för att bekämpa organiserad brottslighet (inbegripet olaglig narkotikahandel) och korrruption, och ta itu med hamnskyddet i sin helhet, genom att säkerställa tillräcklig säkerhetspersonal och nödvändiga investeringar.**

4.2. Bygga upp resiliensen och beredskapen hos hamnar och logistiknätverk

Faror på grund av klimatförändringarna, som stigande havsnivåer, stormar och torka i kustområden samt miljöförstöring leder till ökad risk för översvämningar och inträngning av saltvatten, vilket påverkar farbarheten, hamninfrastrukturens skick och hamnverksamhetens tillförlitlighet, effektivitet och säkerhet. För att stödja medlemsstaterna i deras planering av beredskap och resiliens **kommer kommissionen att lägga fram en europeisk integrerad ram för klimatresiliens 2026.**

Medlemsstaterna är skyldiga att anta och genomföra nationella anpassningsstrategier och anpassningsplaner⁴⁶. Med tanke på deras sårbarhet och strategiska betydelse **bör hamnar ta fram egna klimatresiliensplaner.** Dessa planer bör också bidra till att motverka

⁴⁶ Artikel 5.4 i förordning (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

miljöförstöring. Riktlinjer för klimatsäkring av infrastruktur och ”inbyggd klimatresiliens” bör tillämpas när nya hamnar anläggs eller befintliga sådana renoveras, samt när infrastrukturen och funktionen utvecklas för förbindelse­länkarna till logistknätverken. **Utbytet av bästa praxis om åtgärder för klimatresiliens i hamnar** kommer att främjas inom det europeiska sjöfartsområdet.

Olyckor och incidenter som vållas med uppsåt är ett stort hot mot EU:s infrastruktur. Ett transportnät är bara så starkt som dess svagaste länk, och därför är tillräcklig reservkapacitet och alternativa förbindelser i det transeuropeiska transportnätet avgörande för att skydda leveranskedjorna, förebygga systemiska ekonomiska chocker och säkerställa militär rörlighet och försvarsberedskap. För att skydda hamnar mot naturliga faror och faror som orsakas av människan **bör medlemsstaterna inkludera hamnar i genomförandet av direktivet om kritiska entiteters motståndskraft (CER-direktivet)**⁴⁷. De kommande riktlinjerna för kritiska entiteter kommer att främja skyddet av dessa och av personalens säkerhet. I linje med EU:s strategi för en beredskapsunion bör myndigheterna främja en hög nivå av riskmedvetenhet bland samhällen i närheten av hamnområden för att ge invånarna förmåga att reagera effektivt i händelse av en incident.

Samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet kommer att underlätta resiliensplaneringen för sjöfarts- och inlandsförbindelser med andra samordnare för en europeisk transportkorridor. Medlemsstaterna bör dessutom prioritera interoperabilitet mellan hamnar inom EU:s järnvägssystem och uppnåendet av ”god navigeringsstatus” senast 2030 för inre vattenvägar. Detta kommer att ta itu med de inre vattenvägarnas resiliens, begränsningar i järnvägskapaciteten, flaskhalsar vid terminaler och gränser och dålig samordning mellan infrastrukturförvaltare.

Det globala systemet för satellitnavigering (GNSS) drabbas allt oftare av störningar genom störningssändare och spoofing i Östersjön, Svarta havet och Medelhavet, vilket kan leda till kollisioner till havs eller i hamnar. Autentiseringsmekanismen i Galileo och en övervakningstjänst för radiofrekvensinterferens, som planeras inom ramen för den föreslagna Europeiska konkurrenskraftsfonden, bidrar till att hantera detta växande hot⁴⁸.

Medlemsstaterna bör säkerställa att kritiska varor hanteras och lagras i enlighet med kraven på militär rörlighet, EU:s strategi för beredskapslager och det system för försörjningstrygghet⁴⁹ som införs genom programmet för europeisk försvarsindustri. Hamnar, framför allt mindre hamnar, är viktiga för EU:s beredskap och bör spela en stor roll när medlemsstaterna **optimerar kartläggningen, informationsutbytet och samordningen för att inrätta och skydda lager och minimera störningar.** Handlingsplanen för drö­nar- och antidrö­narsäkerhet⁵⁰ tillhandahåller en verktygslåda för stresstestning av kritisk infrastruktur, ökad medvetenhet om havsområden och samordnad beredskap för drö­narbekämpning.

Medlemsstaterna bör skydda och stärka sårbar infrastruktur, hamnens anläggningar och utrustning, ta itu med flaskhalsar och anstränga sig mer för att stärka sin kritiska infrastruktur. Medlemsstaterna bör säkerställa tillräcklig reservkapacitet och kapacitet

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

⁴⁸ Satellitbaserade jordobservationssystem som Copernicus kan bidra till övervakningen av hamnsäkerheten.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

för att kunna hantera störningar på kort och medellång sikt i sina logistikkedjor och leveranser av kritiska varor, och framför allt göra det möjligt för de mest sårbara knutpunkterna för militär rörlighet att uppnå lämpliga operativa nivåer.

4.3. Digital autonomi för ekonomisk säkerhet

Hamnarnas digitala system, trafikstyrning och logistikplattformar håller på att omvandlas till strategisk infrastruktur. Den som kontrollerar uppgifterna kontrollerar också flödena. I samband med utbyte av data kan affärshemligheter om hamnanvändare avslöjas och utbytet är ofta beroende av utländsk maskinvara och programvara, där många av blockets data lagras utanför EU. Brottslingar och illvilliga statliga aktörer utnyttjar i allt högre grad de inneboende sårbarheterna i digitala system och processer för olaglig narkotikahandel och cyberattacker.

Samtidigt som cybersäkerhetsfrågor kräver specifika åtgärder måste EU intensifiera och trygga den digitala suveräniteten i fråga om de uppgifter som ligger till grund för civila och militära transporter. Detta innebär säkra automatiseringslösningar, moln- och datorinfrastruktur, användning av AI och nästa generations anslutningsmöjligheter (5G/6G, GNSS) för att undvika alla former av tvång på grund av EU:s unika förmåga att uppfylla strikta krav i fråga om kort fördröjning och hög kapacitet för att kunna stödja uppdragskritiska tjänster.

EU behöver också utbildade operatörer och arbetstagare som är medvetna om sin viktiga roll i att säkerställa att EU:s kritiska infrastrukturnät fungerar som det ska. Tillsammans med EU:s strategi för sjöfartsindustrin kommer ett nytt fokus på digital autonomi att erbjuda EU:s företag och entreprenörer möjligheter att utveckla och införa morgondagens digitala lösningar för att upptäcka och motverka brottslig verksamhet.

För att stärka hamnarnas digitala autonomi inom den nuvarande fleråriga budgetramen kommer **kommissionen att stödja forsknings- och utvecklingsinitiativ för att säkra datautbytena och datalagringen för hamnar och intressenter längs multimodala logistikkedjor.** Tillsammans med medlemsstaterna och med transport-, logistik- och it-industrin kommer **kommissionen att främja och stödja lösningar för att EU ska uppnå suveränitet när det gäller de data som ligger till grund för dess viktiga civila och militära transporter och söka samarbete med likasinnade länder.**

4.4. Cybersäkerhet

Hamnarnas komplexa infrastruktur och växande digitalisering skapar betydande cybersäkerhetsrisker⁵¹ för leveranskedjor och kritisk EU-infrastruktur, även oro över att högriskleverantörer kontrollerar viktiga system. Riktlinjerna för hantering av cyberrisker för hamnar från Europeiska unionens cybersäkerhetsbyrå (Enisa)⁵² och vägledningen om hantering av cybersäkerhet ombord på fartyg från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa)⁵³ stöder genomförandet. Kommissionen kommer att **fortsätta samarbetet med IMO för att främja harmoniserade globala cybersäkerhetsstandarder för sjöfartssektorn genom en frivillig cyberkod. Enisa kommer att uppdatera riktlinjerna för hantering av cyberrisker för**

⁵¹ Cybersäkerhet till sjöss omfattas av NIS 2-direktivet och av cybersolidaritetsförordningen, och på internationell nivå av IMO:s ISPS-kod.

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>.

hamnar med de senaste åtgärderna och den senaste utvecklingen av EU-politiken, såsom NIS 2-direktivet.

Tillsammans med samarbetsgruppen för nät- och informationssäkerhet och Enisa kommer kommissionen att göra en **samordnad riskbedömning på unionsnivå av cybersäkerheten vid EU:s hamnar för att identifiera cybersäkerhetsrisker och rekommendera riskreducerande åtgärder**. I samband med översynen av cybersäkerhetsförordningen föreslår kommissionen en tillförlitlig ram för säkerhet i den IKT-relaterade leveranskedjan. På grundval av säkerhetsriskbedömningen på unionsnivå skulle detta möjliggöra proportionella restriktioner för högriskleverantörer med avseende på vår kritiska infrastruktur. Kommissionen kommer att genomföra samordnad beredskapstestning och övningar i hamnar för specifika cybersäkerhetsriskscenarier.

För att utbyta bästa praxis och information är kommissionen redo att arbeta med medlemsstaterna i ett **särskilt forum för medlemsstaternas cybersäkerhets- respektive sjöfarts-/hamnmyndigheter** baserat på den samarbetsgrupp för nät- och informationssäkerhet som inrättats i enlighet med artikel 14 i direktiv (EU) 2022/2555. Detta skulle kunna behandla cyberhot, cyberincidenter, sårbarheter, tillbud, medvetandehöjande åtgärder, utbildning, övningar och färdigheter, kapacitetsuppbyggnad, standarder och tekniska specifikationer, där man särskilt uppmärksammar små och medelstora hamnar. Deltagande av Enisa, Emsa och relevanta intressenter kommer att uppmuntras och samordning med offentlig-privata partnerskap, som Europeiska informations- och analyscentralen för sjöfart (EM-ISAC) och regionala initiativ såsom EU:s centrum för sjöfartsskydd i Svarta havet, kommer att eftersträvas. I omnibuspaketet om digitala frågor föreslås det att en gemensam kontaktpunkt ska inrättas för obligatorisk rapportering av cybersäkerhetsincidenter.

Flaggskeppsåtgärder

- *Uppdatera befintliga riktlinjer om hamnskydd så att de täcker alla relevanta hot på lämpligt sätt.*
- *Utveckla regionala ramar tillsammans med utrikestjänsten för att samarbeta med tredjeländer i syfte att förbättra hamnskyddet och eftersträva en förbättrad anpassning av tullkontrollerna mellan EU:s hamnar som åtföljs av bättre säkerhetsprotokoll över hela världen.*
- *Föreslå en EU-ram för bakgrundskontroll av hamnarbetare.*
- *Skapa ett forum där medlemsstaternas cybersäkerhets- och sjöfarts-/hamnmyndigheter kan utbyta information och bästa praxis.*
- *Genomföra en samordnad säkerhetsriskbedömning på unionsnivå för att identifiera cybersäkerhetsrisker och rekommendera lämpliga åtgärder för att begränsa dem.*

5. TILLGÅNG TILL FINANSIERING OCH INVESTERINGAR

Det är bara med en blandning av EU-finansiering, nationell finansiering och privat finansiering, som stöds av förutsägbara regelverk och riskminskningsverktyg, som man kommer att kunna hantera hamnarnas huvuduppgifter och nya funktioner. Intressenter har tillhandahållit uppskattningar av vilka investeringar som behövs⁵⁴ på grund av ökade handelsflöden, åtgärder

⁵⁴ Espo uppskattar finansieringsbehovet till 80 miljarder euro: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

för begräsning av koldioxidutsläppen, större fartyg och behoven av hållbarhet och resiliens. Finansieringsflaskhalsar inbegriper tillgång till säker finansiering, stigande kostnader och långa och kostsamma tillståndsförfaranden.

Offentlig finansiering, i linje med reglerna för statligt stöd i tillämpliga fall, minskar riskerna för privata investerare, möjliggör projekt med stort värde för samhället och tar itu med samhällsproblem. Den offentliga finansieringen är dock begränsad och **måste vara riktad för att maximera effekten (läs mer om finansieringsprinciperna i bilaga 1).**

EU har stöttat hamnprojekt på området energi, hållbarhet, konnektivitet, innovation och andra aspekter inom ramen för flera instrument sedan 2014, med cirka tio miljarder euro till utbyggnader och mer än 200 miljoner euro till forskning och innovation, bland annat via FSE, Eruf och sammanhållningsprogram, Horisont 2020 och Horisont Europa⁵⁵. Kommissionen kommer också att **prioritera stöd till utvecklingen av landströmsförsörjning i hamnar inom ramen för en FSE-ansökningsomgång 2026.**

Inom ramen för nästa fleråriga budgetram (2028–2034) kan ett antal instrument stödja investeringar i hamnar: den föreslagna **Europeiska konkurrenskraftsfonden** skulle kunna omfatta investeringar i ren, säker, multimodal och suverän digitaliserad infrastruktur med dubbla användningsområden, anläggningar och utrustning i hamnar, däribland laddningsinfrastruktur och blå teknik. **Fonden för ett sammanlänkat Europa 2028–2034 (FSE3)**, med en föreslagen transportbudget på 51,5 miljarder euro, kommer att vara ett viktigt EU-instrument, där hamnar ingår bland de finansieringsprioriteringar som avser gränsöverskridande konnektivitet.⁵⁶ Det framtida **Horisont Europa 2028–2034** bör stödja innovation i hamnar.

Enligt den föreslagna förordningen om **NRP-planerna** är ett av de specifika målen att förbättra unionens transportinfrastruktur och bidra till att fullborda det transeuropeiska transportnätet samtidigt som koldioxidutsläppen minskas och konnektiviteten, säkerheten och tillgängligheten förbättras i avlägsna, perifera och mindre sammanlänkade områden. Med tillgängliga medel **kommer medlemsstaterna och regionerna, beroende på de lokala behoven och omständigheterna, att kunna utveckla sina hamnar.**

I enlighet med EU:s strategi för sjöfartsindustrin kommer innovationsfonden, som finansieras av EU:s utsläppshandelssystem, under 2027 att inleda en särskild ansökningsomgång för sjöfartsprojekt, som också kan gynna projekt i hamnar.

Europeiska investeringsbanksgruppen (*EIB-gruppen*) har under perioden 2014–2025 gett stöd till projekt i kust- och inlandshamnar med cirka 2,8 miljarder euro från sina egna medel, bland annat projekt som berör klimatresiliens, utfasning av fossila bränslen, sammanhållning, innovation, digitalisering, säkerhet och försvar, havsbaserade förnybara energikällor och

⁵⁵ FSE Transport (3,9 miljarder euro), FSE Energi (856 miljoner euro), Eruf och Sammanhållningsfondens program (3,7 miljarder euro), innovationsfonden (870 miljoner euro), Horisont 2020 och Horisont Europa (218 miljoner euro). InvestEU utnyttjade 200 miljoner euro i hamnar, plus 730 miljoner euro för digitala frågor och avskiljning och lagring av koldioxid som är relevanta för hamnar. Faciliteten för återhämtning och resiliens tillhandahåller omfattande stöd i vissa medlemsstater till projekt för landströmsförsörjning och miljöanpassning av hamnar.

⁵⁶ I Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034 föreslogs en budget på 29,9 miljoner euro för specifika mål för energi (COM(2025) 547).

alternativa bränslen⁵⁷. **Kommissionen kommer att begära att EIB:s rådgivningstjänster tillhandahåller stöd till kapacitetsuppbyggnad, särskilt till förmån för små och medelstora hamnar inom det transeuropeiska transportnätet.** Dessutom kommer kommissionen att **samarbeta med nationella utvecklingsbanker och -institutioner och privata finansiella aktörer för att identifiera ytterligare finansieringslösningar** i linje med de prioriteringar, kriterier och villkor som fastställs i denna strategi.

Den dynamiska utvecklingen inom den globala hamnindustrin leder just nu till att den traditionella verksamheten expanderar till ny teknik och nya innovationer som skapar nya möjligheter. Många hamnar har redan lyckats diversifiera sin verksamhet, men det finns ännu potential för fortsatt tillväxt. **EU:s hamnar bör sträva efter framåttänkande, okonventionella strategier som integrerar spetsteknik och innovativa hållbara metoder.** I synnerhet bör små och medelstora hamnar utnyttja de affärsmöjligheter som följer av energiomställningen och digitaliseringen.

6. SOCIAL SAMMANHÅLLNING, KOMPETENS OCH ARBETSTILLFÄLLEN AV GOD KVALITET

6.1 Hamnar som knutpunkter

Hamnarna är viktiga drivkrafter för ekonomisk utveckling och resiliens samt för social och territoriell sammanhållning i arktiska områden och kustområden, på öar och i de yttersta randområdena och för deras 20 miljoner EU-invånare. Industriell utveckling och innovativa sjöfartskluster i hamnar förbättrar den lokala ekonomin, samtidigt som offentliga och privata områden vid vattnet gör städerna mer attraktiva. Detta kan skapa konkurrens om utrymmet och negativ miljöpåverkan i tätbefolkade områden.

Kommissionen kommer att **fortsätta att stödja territoriell sammanhållning och förbindelserna till och mellan öarna och de yttersta randområdena**, särskilt de med demografiska utmaningar, genom finansiering från sammanhållningspolitiken och Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport (FSE Transport) och **uppmanar medlemsstaterna att ge stöd till förbättringar i fråga om infrastruktur, ren energi och alternativt bränsle, säkerhet och hållbarhet vid små och medelstora hamnar**, särskilt på öar och i avlägsna områden och de yttersta randområdena. Kommissionen kommer att **inkludera politiska åtgärder för att stärka hamnarnas ekonomiska, miljömässiga och sociala bidrag till lokalsamhällena** inom ramen för de kommande meddelandena om strategin för kustsamhällen och östrategin. Samverkan mellan hamn och stad kräver en balans mellan ekonomiska, miljömässiga och sociala faktorer. Kommissionen kommer att **stärka dialogerna och stödja utvecklingen av bästa praxis och vägledning för att förbättra förbindelserna mellan hamn och stad**⁵⁸. Dessutom föreslår kommissionen en ny färdplan för att säkerställa konkurrenskraftiga små och medelstora hamnar.

⁵⁷ [https://www.eib.org/en/products/index: "What we offer"](https://www.eib.org/en/products/index:).

⁵⁸ Genom EU-uppdraget klimatneutrala och smarta städer, EU-uppdraget återställa våra hav och vatten, den europeiska världshavspakten, strategin för kustsamhällen och perspektivet från källa till hav i den europeiska strategin för vattenresiliens. EU:s stadsinitiativ, till exempel överenskommelsen om gröna städer och borgmästaravtalet, uppmuntrar hamnstäder att eftersträva ambitiösa miljö- och klimatmål.

6.2 Kompetent arbetskraft och trygga arbetsvillkor i EU:s hamnar

En arbetskraft som är kvalificerad och kontinuerligt utbildas är avgörande för att genomföra den rättvisa, rena och digitala omställningen i hamnar och tillhörande verksamhet med koppling till den blå ekonomin, även i lokalsamhällen runt omkring hamnar. En ny strategi för generationsskifte inom den blå ekonomin inom ramen för den europeiska världshavspakten, som planeras till 2027, kommer att bidra till att utveckla **en kvalificerad nästa generations arbetskraft inom alla sektorer inom den blå ekonomin, däribland hamnar.**

Inom ramen för den förstärkta kompetenspakten, som tillkännagavs i kompetensunionen, uppmanar kommissionen **arbetsmarknadens parter, hamnar och andra intressenter, inbegripet relevanta utbildningscentrum, att inrätta ett särskilt kompetenspartnerskap för hamnsektorn** för att förutspå kompetensbehov, åtgärda brister, främja initiativ för kompetensutveckling och omskolning⁵⁹ samt inkluderande tillgång till arbetstillfällen av god kvalitet, särskilt för kvinnor och ungdomar. Sjöfartsindustrin, som inkluderar hamnar, uppmanas att **samarbeta med det storskaliga partnerskapet för det digitala ekosystemet i kompetenspakten** för att stödja digital kompetensutveckling inom hamnsektorn samt **göra utfästelser inom ramen för EU-akademien för cyberkompetens och använda den europeiska kompetensramen för cybersäkerhet för hamnarbetare.** Kompletterande åtgärder inom ramen för EU:s strategi för sjöfartsindustrin för att göra karriärer inom sjöfartsklustret mer attraktiva och främja rörlighet mellan sjö- och landbaserade uppgifter är också mycket relevanta för hamnsektorn.

EU:s regelverk om hälsa och säkerhet på arbetsplatsen är tillämpligt på hamnar. Att stärka samarbetet mellan nationella hamnmyndigheter, arbetsmiljöinspektorat sjösäkerhetsbyråer, även det gränsöverskridande samarbetet med stöd av Europeiska arbetsmyndigheten, är dessutom ett måste för att skydda arbetstagarna.

De senaste ändringarna⁶⁰ har dessutom förtydligat tillämpningen av reglerna för utredning av sjöfartsolyckor med anknytning till hamnarbetare ombord på fartyg. I direktivet om hamnstatskontroll⁶¹ föreskrivs ett system med riktade stickprover för kontroll av efterlevnaden på plats av fartyg som anlöper EU:s hamnar. För att förbättra säkerheten ännu mer **kommer kommissionen, tillsammans med arbetsmarknadens parter, att utarbeta riktlinjer för tillämpningen av sjösäkerhetslagstiftningen för hamnarbetare ombord på fartyg.** EU kommer att stödja fortsatt forskning och vägledning om **säker hantering av alternativa, förnybara, koldioxidnåla och koldioxidfria bränslen i hamnområden** inom ramen för Horisont Europa och **kommissionen kommer att utarbeta väglednings- och utbildningsmaterial om säker hantering av alternativa bränslen i hamnar.**

EU kommer att fortsätta att främja stränga säkerhets- och arbetsnormer, social dialog och god praxis, även i internationella forum. **Medlemsstaterna uppmanas att stödja förbättringar**

⁵⁹ Bygger vidare på initiativ som rådets rekommendation om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet, förordningen om nettonollindustrin (inklusive nollakademier) och färdplanen för sysselsättning av hög kvalitet.

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

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

av hamnarnas säkerhet och hållbarhet⁶² och säkerställa att unionens och medlemsstaternas arbetslagstiftning och kollektivavtal genomförs och respekteras.

Flaggskeppsåtgärder

- *Stödja små och medelstora hamnar med en särskild färdplan (bilaga 2).*
- *Stödja utvecklingen av en kvalificerad nästa generations arbetskraft inom alla sektorer av den blå ekonomin, bland annat i hamnarna, genom åtgärder inom ramen för strategin för generationsskifte inom den blå ekonomin.*
- *Stödja arbetsmarknadens parter och relevanta intressenter för att inrätta en kompetenspakt för hamnsektorn som inbegriper kompetenshöjning, omskolning och inkludering av arbetstagare.*
- *Utarbeta riktlinjer för tillämpningen av sjösäkerhetslagstiftningen för hamnarbetare ombord på fartyg.*
- *Utarbeta riktlinjer för säker hantering av alternativa bränslen i hamnar.*

7. SLUTSATS

Denna strategi belyser hamnarnas viktiga roll för EU:s ekonomi och vårt samhälle. Den innehåller en ram för att framtidssäkra EU:s hamnsektor, förbättra dess konkurrenskraft och utvidga hamnarnas funktion för samhället på ett tryggt, säkert och hållbart sätt, och för att öka resiliensen, den militära rörligheten och cybersäkerheten samt den ekonomiska säkerheten. Kommissionen står fast vid att se till att den genomförs effektivt och att målen uppnås tillsammans med alla intressenter som nämns ovan. I detta syfte kommer kommissionen att inrätta en **styrelse på hög nivå för sjöfartsindustrin och hamnarna** under ledning av den ansvariga kommissionsledamoten och de verkställande vice ordförandena för fortsatta diskussioner om genomförandet av de åtgärder som beskrivs i **både EU:s strategi för sjöfartsindustrin och i hamnstrategin** och för att få återkoppling om utvecklingen på marknaden.

⁶² Inklusive direktiv 2012/18/EU (Seveso), direktiv 2014/34/EU (Atex), direktiv 1999/92/EG (skydd av arbetstagarnas hälsa och säkerhet), direktiv (EU) 2024/1788 (gas- och vätgaspaketet).

BILAGA 1: Finansieringsprinciper⁶³

A) Gemensamma principer för EU:s hamnprojekt i alla relevanta EU-finansieringsflöden:

- Den offentliga finansieringen bör inriktas på att uppnå den största och mest katalytiska inverkan på allmänna utmaningar och samhällsproblem i linje med de tillämpliga reglerna för statligt stöd.
- Bidrag bör endast beviljas projekt som har ett tydligt allmänintresse, där man drar nytta av privata investeringar och gör dem mindre riskfyllda.
- De offentliga prioriteringarna bör bland annat omfatta resiliens hos kritiska försörjningskedjor och logistikkedjor, konnektivitet, tillhandahållande av gröna bränslen, landströmsförsörjning och laddning på land, elektrifiering av hamnar och nätanslutningar, grön infrastruktur och hållbar hamnverksamhet, dubbla användningsområden och fysiskt och digitalt skydd av hamnar, bekämpning av brott och olaglig narkotikahandel, skapande av sysselsättningsmöjligheter i kustsamhällen, cirkulär ekonomi, minskning av avfall och materialåtervinning.
- Särskild uppmärksamhet bör ägnas små och medelstora hamnar på öar, i kustområden och i de yttersta randområdena, i förhållande till deras behov, särskilt när det gäller att förbättra säkerheten, elektrifieringen och tillgången till elnät.
- Lösningar på EU-nivå bör prioriteras och användningen av dessa öka.
- Skapa ett motståndskraftigt hamnätverk som kan säkerställa kritiska leverans- och logistikkedjor, militär rörlighet och konnektivitet, som inbegriper öar och de yttersta randområdena, och skydda EU:s kusthamnar från internationella hot.
- EU-hamnar som är direkt utsatta för illojal konkurrens från hamnar i tredjeländer bör kunna erhålla finansiering för grön infrastruktur och hamnutrustning.
- Offentlig finansiering till enheter inom EU:s hamnar som direkt eller indirekt kontrolleras av tredjelandsintressen bör granskas noggrant i situationer som rör EU:s säkerhet och allmänna ordning, till exempel kritisk infrastruktur eller infrastruktur med dubbla användningsområden.
- Lösningar som syftar till att stödja innovationen och resiliensen i EU bör uppmuntras och synergieffekter mellan sektorer utforskas.
- Potentiella säkerhets fördelar av att förlita sig på teknik och tjänsteleverantörer från EU eller från likasinnade länder bör beaktas.
- Lösningar som föreslås av aktörer i utvidgningsländerna bör betraktas som en del av EU:s bredare leveranskedja.

B) Vägledande principer för stöd till hamnprojekt i tredjeländer:

- Fokusera på ömsesidigt fördelaktiga partnerskap, med delade prioriteringar, t.ex. genomförande av gemensamma standarder, kapacitetsuppbyggnad i fråga om regleringsåtgärder, utbyggnad av infrastrukturen för rena bränslen, skydd av miljön, den biologiska mångfalden och klimatet, prioriteringar för utvidgning, sjöfartsskydd och hamnsäkerhet samt bekämpning av olaglig handel med narkotika och människohandel och andra typer av olaglig användning av hamninfrastruktur.

⁶³ Denna bilaga påverkar inte lagstiftningsförfarandena med avseende på antagandet av den fleråriga budgetramen 2028–2034.

Säkerställa rättvis konkurrens och respekt för mänskliga rättigheter, sociala normer och miljönormer, klimatskydd samt säkerhets- och trygghetskrav.

- Skydda EU:s konkurrenskraft (bland annat via kontroller av konkurrenskraften för att utvärdera ekonomiskt stöd till hamnprojekt som skulle påverka verksamheten i EU:s hamnar negativt inom 300 sjömil).
- Gynna EU:s politiska mål gällande konnektivitet och handel samt import/export av kritiska råvaror eller förnybara bränslen och andra varor av avgörande betydelse för EU:s ekonomi.
- Säkerställa att relevanta internationella överenskommelser mellan EU och tredjeländer innehåller rättvisa villkor för marknadstillträde för hamn- och terminaltjänster och för koncessioner för tillhandahållande av dessa tjänster, med tydliga sätt att följa upp tillämpningen av dessa.
- Stödja efterlevnaden av ambitiösa bindande internationella överenskommelser inom IMO.

BILAGA 2: En ny färdplan för konkurrenskraftiga små och medelstora hamnar

Små hamnar, medelstora hamnar och öhamnar är en viktig del av det europeiska hamnsystemet och har stor potential. De stöder kustsamhällen, konnektivitet och territoriell sammanhållning samtidigt som de kopplar samman regionala ekonomier och bidrar till att uppnå unionens prioriteringar på lokal och regional nivå. De spelar också en roll i unionens strategiska oberoende, särskilt när det gäller energi och kritiska leveranskedjor, och stöder den blå ekonomin, bland annat fisket, samt viktiga och specialiserade marknadssegment som passagerartransport, energi och havsbaserad el. I denna strategi uppmärksammas därför framför allt små och medelstora hamnar, även när det gäller förenkling, innovation, det europeiska sjöfartsområdet, elektrifiering och säkerhet. Strategin för kustsamhällen kommer att stödja kustregionernas konkurrenskraft och diversifiering ytterligare, med särskild tonvikt på små hamnar. Kommissionens **färdplan för energiomställningen inom EU:s fiskeri- och vattenbrukssektor** kommer också att ta upp användningen av förnybar energi i små hamnar och stödja utvecklingen av en harmoniserad EU-metod för att mäta energiförbrukningen och utsläppen i hamnarna. Riktat stöd och vägledning kommer också att tillhandahållas.

- **Finansiering till specifika prioriteringar, finansiering från sammanhållningspolitiken och finansiell kapacitetsuppbyggnad samt projektförberedelse** av EIB:s rådgivningscentrum.
- Bättre **stöd från medlemsstaterna** genom beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- Främjande av **elektrifieringen av industrianläggningar och industrikluster** med hjälp av den kommande handlingsplanen för elektrifiering.
- **Pilotprojekt om integrering av alternativa energikällor** (potentiell finansiering från Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden).
- **BlueInvest-plattformen** för stöd till testning av ny teknik, marknadsvalidering, tekniskt stöd och kapitalanskaffning.
- **Rådgivning och kapacitetsuppbyggnad på cybersäkerhetsområdet.**
- Utvidgning av hamnalliansen för att utbyta **bästa praxis och råd om bekämpning av olaglig narkotikahandel och brottslig verksamhet.**
- Den kommande **arbetsplanen för det europeiska sjöfartsområdet** kommer att behandla utvecklingen av hållbara och gröna närsjöfartsnav och sjöfartsförbindelser samt samarbete mellan hamnar, med fokus på mindre hamnar.
- **Handlingsplanen för transporter på inre vattenvägar för perioden 2028–2034** kommer att omfatta specifika åtgärder för att främja kunskapsutbyte och stöd till inlandshamnar.

BILAGA 3: Sammanfattning av åtgärder och vägledning

Pelare I – STÄRKA KONKURRENSKRAFTEN, INNOVATIONEN OCH DIGITALISERINGEN

Kommissionen kommer att göra följande:

- Från och med 2026 prioritera ömsesidigt fördelaktiga initiativ i tredjelandshamnar i linje med tydliga vägledande principer.
- Från och med 2026 tillämpa principerna i denna strategi vid förhandlingar om internationella överenskommelser och samarbetsramar.
- Från och med 2026 fortsätta att sträva efter marknadstillträde i förhandlingarna om frihandelsavtal och, tillsammans med Europeiska utrikestjänsten, diskutera med tredjeländer för att främja rättvisa investeringsvillkor och tillträde för EU-företag.
- Från och med 2026 stödja medlemsstaterna i deras internationella standardiseringsarbete för att få till ett nytt arbetsflöde för innovativa hamnar och terminaler inom ramen för högnivåforumet om europeisk standardisering.
- Senast 2028 ta fram vägledning för medlemsstaterna för bedömning av utländska investeringar i linje med EU:s internationella åtaganden och en ram för kartläggning och övervakning av utländska investeringar i EU:s hamnar.
- Från och med 2026 lägga större tonvikt på användningen efter pilotfasen i framtida Horisont Europa-initiativ, inklusive flaggskeppstemat ”Framtidens hamnar”.
- Stärka unionens tekniska ledarskap när det gäller användningen av alternativa bränslen, elektrifiering, design, eftermontering av utrustning, energieffektivitet och digitalisering, och inkludera energiomvandlingssystem, cirkularitet och digitala lösningar.
- Från och med 2026 sträva efter att stärka det offentlig-privata samarbetet inom ramprogrammet Horisont Europa 2028–2034 på prioriterade områden.
- Under 2026 stärka reglerna för tillträde till anläggningar för järnvägstjänster.
- Under 2028 föreslå ett åtgärdsprogram för transporter på inre vattenvägar för perioden 2028–2034, med fokus på inlandshamnar.
- Senast 2028 utarbeta EU-riktlinjer för ett effektivt datautbyte i transportkedjan.
- Under 2027, när så är lämpligt, även mot bakgrund av resultatet av det offentliga samrådet, bedöma om det är nödvändigt att ändra trösklarna och tillhandahålla ytterligare vägledning genom att tillhandahålla exempel och tolkningar av reglerna i den allmänna gruppundantagsförordningen, även för investeringar i hamninfrastruktur.
- Under 2026 se över EU:s riktlinjer för koncentrationer för att erbjuda tydlig och uppdaterad vägledning om tillämpningen av EU:s koncentrationsregler på både horisontella och icke-horisontella effekter av koncentrationer.

Den europeiska samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet ska göra följande:

- I den kommande arbetsplanen för det europeiska sjöfartsområdet prioritera utvecklingen av hållbara och gröna närsjöfartsnav och närsjöfartsförbindelser, främja samarbete mellan hamnar, med fokus på mindre hamnar, uppgradering av sjöfartsinfrastruktur och integrering med järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar.
- Bistå resiliensplaneringen genom workshoppar med andra samordnare för en europeisk transportkorridor för att utforska beredskapsalternativ för sjöfarts- och inlandsförbindelser om större hamnar på viktiga transportvägar inte kan fylla sin funktion.

Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:

- Gå i bräschen för att fastställa globala tekniska internationella standarder i relevanta internationella forum, inklusive ISO.
- Förebygga, lindra och hantera risker förknippade med utländskt ägande och kontroll av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och därmed sammanhängande verksamhet.
- Säkerställa möjligheten till tillfällig statlig kontroll eller rätt att använda strategisk infrastruktur eller utrustning och strategiska tillgångar med dubbla användningsområden enligt nationell lagstiftning.
- Säkerställa att de nödvändiga åtgärderna i förordningen om militär rörlighet, när de väl har antagits, genomförs fullt ut och snabbt.
- Effektivisera planeringen och tillståndsgivningen för att möjliggöra ett snabbt införande av innovation i hamnarna.
- I högre grad prioritera en förbättrad tillgång till och kapacitet hos inlandsförbindelser på järnväg och inre vattenvägar.

Effektivisera planeringen och tillståndsgivningen för markanvändning för att möjliggöra en snabb utbyggnad av ytterligare områden som kan användas för hamnverksamhet.

Intressenterna inom sektorn uppmanas att göra följande:

- Stödja användningen och spridningen av EU-finansierad forskning, utbyta bästa praxis och utveckla partnerskap och nya affärsmodeller som sträcker sig bortom särskilda/lokala problem och tar itu med marknadskraven i stort, inbegripet små och medelstora hamnars.

Medlemsstaterna och intressenterna uppmanas att göra följande:

- Tillämpa de vägledande principer som anges i denna strategi även på sina egna initiativ och förbättra den allmänna samordningen och informationsutbytet.
- Effektivisera planeringen och tillståndsgivningen för att möjliggöra ett snabbt införande av innovation i hamnarna.
- I högre grad prioritera inlandsförbindelser med järnväg och inre vattenvägar.
- Sträva efter en balans mellan avkastning på investeringar för privata aktörer och lämpliga avtalsförpliktelser (varaktighet, transparenta och rättvisa villkor för förnyelse, flexibilitetsklausuler) för att säkerställa resiliens, säkerhet, trygghet och minskade utsläpp.

Pelare II – FRÄMJA ENERGIOMSTÄLLNING, HÅLLBARHET OCH RENA INDUSTRIER**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Under 2026 fortsätta att övervaka utbyggnaden av landströmsförsörjningen och i den kommande handlingsplanen för elektrifiering införa nya åtgärder för att stödja elektrifieringen av hamnar och främja större insyn i prissättningen på landströmsförsörjningen.

- Dra nytta av möjligheterna inom ramen för genomförandet av samarbetsinitiativet för energi och ren teknik i Medelhavsområdet för att stödja en hållbar sammankoppling av energinäten bland hamnar i Medelhavsområdet.
- I det kommande energiunionspaketet överväga hur tillgängligheten till hållbara bränslen i hamnar ska främjas.
- I den kommande översynen av förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel överväga åtgärder för att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel för vattenvägstransport.
- Samordna medlemsstaternas insatser och främja utbytet av bästa praxis, eventuellt även genom riktlinjer.
- Senast i slutet av 2026 bedöma infrastrukturkapaciteten och de framtida behoven av leveranser av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i och till hamnar genom alliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen.
- Under 2026 beställa en studie inom ramen för det gemensamma företaget för förnybar vätgas för att stödja kommissionens verksamhet i Hydrogen Global Ports Coalition.
- Från och med 2026 stödja partnerskap med hamnar, lokala myndigheter och industrikuster.
- Uppmuntra ett närmare samarbete mellan hamnar, energiföretag, nätoperatörer och lokala myndigheter och stå redo att erbjuda informell vägledning i antitrustfrågor.
- Senast 2027 anordna en rad riktade workshoppar för hamnar.
- Se över den delegerade akten om EU:s klimattaxonomi för att förbättra de tekniska granskningskriteriernas användbarhet och förenkla och uppdatera dem för att spegla det relevanta politiska, rättsliga och tekniska läget.
- Sträva efter mer konsekvent mätning och rapportering av utsläpp i hamnområden.

Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:

- Stödja icke-ledningsburen teknik och lösningar med smarta nät, digitaliserade förfaranden och bättre användning av befintliga elnätstillgångar.
- Främja lösningar för efterfrågestyrning, särskilt för små och medelstora hamnar.
- Stärka synergier mellan det transeuropeiskt transportnätet och det transeuropeiska energinätet och annan elnätsplanering och i detta sammanhang inkludera behoven på land, enligt vad som återspeglas i nationella nätutvecklingsplaner i de kommande utvecklingsplanerna för havsbaserade nät.
- I nationella förfaranden och i bedömningar från fall till fall utgå från det övervägande allmänintresset hos elnätsinfrastruktur, inbegripet landströmsförsörjning i hamnar.
- Anslå en del av intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem till investeringar i minskade koldioxidutsläpp inom sjöfartsklustret i Europa.
- Stödja ett strukturerat samarbete mellan hamnar och lokala industrikuster för att främja förnybar energi, energidelning, återanvändning av spillvärme, lagringslösningar och utveckling av hamncentrerade energigemenskaper.
- I förekommande fall tillämpa bestämmelserna om hamnutveckling enligt ramdirektivet för vatten och säkerställa ett snabbt genomförande av nya miljöbestämmelser om föroreningar till havs från vattenvägstransport i hamnar.
- Ta itu med utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar i hamnar i samband med genomförandet av sina nationella energi- och klimatplaner och nationella luftvårdsprogram.

Pelare III – SKYDDA OCH SÄKRA VÅRA HAMNAR

Kommissionen kommer att göra följande:

- Senast 2027 uppdatera de befintliga riktlinjerna om lagstiftningen om sjöfartsskydd så att de täcker alla relevanta hot på lämpligt sätt.
- Senast i slutet av 2026 samarbeta med EU:s medlemsstater för att uppdatera de internationella riktlinjerna inom Internationella sjöfartsorganisationen.
- Senast i slutet av 2026 lägga fram en EU-strategi mot korruption.
- Under 2027 föreslå en EU-ram för bakgrundskontroll av hamnarbetare.
- Under 2027 utöka säkerhetsinsatserna till inlandshamnar, även de som inte omfattas av ISPS-koden, i samarbete med flodkommissionerna.
- Under 2027 offentliggöra bästa praxis för att förhindra olaglig narkotikahandel och undersöka ytterligare samarbete med kandidatländerna.
- Senast 2027 utveckla regionala ramar tillsammans med utrikestjänsten för att samarbeta med tredjeländer i syfte att förbättra hamnskyddet och eftersträva en förbättrad anpassning av tullkontrollerna mellan EU:s hamnar som åtföljs av bättre säkerhetsprotokoll över hela världen.
- Senast 2027 eftersträva ett ömsesidigt offentligt-privat informationsutbyte mellan tullar och logistikföretag på sjöfartsområdet.
- Stå redo att bedöma i vilken utsträckning antitrustinstrument kan stödja användningen av den vägledning eller bästa praxis som tas fram av den europeiska hamnalliansen.
- Under 2026 lägga fram en europeisk integrerad ram för klimatresiliens.
- Från och med 2026 stödja forsknings- och utvecklingsinitiativ för att säkra datautbyte och datalagring för hamnar och intressenter längs multimodala logistikkedjor.
- Från och med 2026 främja och stödja lösningar för EU:s suveränitet när det gäller data som ligger till grund för dess viktiga civila och militära transporter och eftersträva samarbete med likasinnade länder.
- Under 2027 fortsätta samarbetet med IMO för att främja harmoniserade globala cybersäkerhetsstandarder för sjöfartssektorn genom en frivillig cyberkod.
- Senast 2027 uppdatera Enisas riktlinjer för hantering av cyberrisker för hamnar.
- Senast 2027 genomföra en samordnad säkerhetsriskbedömning på unionsnivå för att identifiera cybersäkerhetsrisker och rekommendera lämpliga åtgärder för att begränsa dem.
- Senast 2027 skapa ett forum där medlemsstaternas cybersäkerhetsmyndigheter och sjöfarts-/hamnmyndigheter kan utbyta information och bästa praxis.

Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:

- Prioritera genomförandet av lagstiftningen om sjöfartsskydd och anta bästa praxis som utbyts inom ramen för den europeiska hamnalliansens offentlig-privata partnerskap för att bekämpa organiserad brottslighet (inklusive olaglig narkotikahandel) och korruption och ta itu med hamnskyddet i sin helhet.
- Prioritera interoperabilitet mellan hamnar inom EU:s järnvägssystem och uppnåendet av ”god navigeringsstatus” senast 2030 för de inre vattenvägarna.

- Inkludera hamnar i genomförandet av direktivet om kritiska entiteters motståndskraft (CER-direktivet).
- Säkerställa att kritiska varor hanteras och lagras i enlighet med kraven på militär rörlighet, EU:s strategi för beredskapslager och det system för försörjningstrygghet som införs genom programmet för europeisk försvarsindustri.
- Optimera kartläggningen, informationsutbytet och samordningen för att inrätta och skydda lager och minimera störningar, med specifika roller för mindre hamnar.

Medlemsstaterna och intressenterna uppmanas att göra följande:

- Utarbeta klimatresiliensplaner och utbyta bästa praxis om åtgärder för klimatresiliens i hamnar.
- Skydda och stärka sårbar infrastruktur, hamnens anläggningar och utrustning samt ta itu med flaskhalsar och öka ansträngningarna för att stärka sin kritiska infrastruktur.
- Säkerställa tillräcklig reservkapacitet och kapacitet för att kunna hantera störningar på kort och medellång sikt i sina logistikkedjor och leveranser av kritiska varor, och framför allt göra det möjligt för de mest sårbara knutpunkterna för militära rörlighet att uppnå lämpliga operativa nivåer.

Samordnaren för det europeiska havsområdet kommer att göra följande:

- Underlätta resiliensplaneringen för sjöfarts- och inlandsförbindelser med andra samordnare för en europeisk transportkorridor.

Pelare IV – TILLGÅNG TILL FINANSERING OCH INVESTERINGAR

Kommissionen kommer att göra följande:

- Tillämpa de finansieringsprinciper som tagits fram i strategin för alla finansieringsinstrument, inbegripet relevanta åtgärder för att stödja innovation i hamnar inom ramen för Horisont Europa 2028–2034.
- Prioritera stöd till utvecklingen av landströmsförsörjningen i hamnar inom ramen för en ansökningsomgång för FSE 2026.
- Utnyttja tillgänglig finansiering inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen på bästa sätt för att stödja strategins prioriteringar.
- Begära att EIB:s rådgivningstjänster, genom Jaspers, tillhandahåller stöd till kapacitetsuppbyggnad, särskilt till förmån för små och medelstora hamnar inom det transeuropeiska transportnätet.
- Samarbeta med nationella utvecklingsbanker och -institutioner samt privata finansiella aktörer för att identifiera ytterligare finansieringslösningar för hamnar och operatörer i kust- och inlandssjöfart.

EIB uppmanas att göra följande:

- Fortsätta att erbjuda sektorn finansiering och rådgivning och fortsätta att föra en dialog med kommissionen, medlemsstaterna, medfinansiärerna och industrin för att stötta strategins prioriteringar och förbättra tillgången till finansiering och tekniskt stöd för hamnar och företag av alla storlekar, särskilt till förmån för mindre aktörer, hamnar och små och medelstora företag inom hamnsektorn.

Medlemsstaterna och regionerna uppmanas att göra följande:

- Beroende på de lokala behoven och omständigheterna främja utvecklingen av sina hamnar.

Intressenter inom industrin uppmanas att göra följande:

- Sträva efter framåttänkande, okonventionella strategier som integrerar spetsteknik och innovativa hållbara metoder.

Pelare V – SOCIAL SAMMANHÅLLNING, KOMPETENS OCH ARBETSTILLFÄLLEN AV GOD KVALITET**Kommissionen kommer att göra följande:**

- Fortsätta att stödja den territoriella sammanhållningen och förbindelserna till och mellan öar och de yttersta randområdena, särskilt de med demografiska utmaningar.
- Under 2026 inkludera politiska åtgärder för att stärka hamnarnas ekonomiska, miljömässiga och sociala bidrag till lokalsamhällen i den kommande östrategin och strategin för kustsamhällen.
- Från och med 2026 stärka dialogerna och stödja utvecklingen av bästa praxis och vägledning för att förbättra förbindelserna mellan hamn och stad.
- Under 2026 stödja små och medelstora hamnar med en särskild färdplan (bilaga 2).
- Under 2026 offentliggöra en färdplan för energiomställning inom EU:s fiskeri- och vattenbrukssektor.
- Under 2027 bidra till utvecklingen av en kvalificerad nästa generations arbetskraft inom alla sektorer av den blå ekonomin, även hamnarna, genom åtgärder inom ramen för strategin för generationsskifte inom den blå ekonomin.
- Senast 2027 utarbeta riktlinjer för tillämpningen av sjösäkerhetslagstiftningen för hamnarbetare ombord på fartyg.
- Från och med 2026 stödja ytterligare forskning och vägledning om säker hantering av alternativa, förnybara, koldioxidsnåla och koldioxidfria bränslen i hamnområden inom ramen för Horisont Europa.
- Senast 2027 ta fram väglednings- och utbildningsmaterial om säker hantering av alternativa bränslen.

Medlemsstaterna uppmanas att göra följande:

- Stödja infrastruktur, ren energi och alternativt bränsle samt säkerhets- och hållbarhetsförbättringar för små och medelstora hamnar, särskilt på öar, i avlägsna områden och i de yttersta randområdena.
- Stödja förbättringar av hamnarnas säkerhet och hållbarhet och säkerställa att unionens och medlemsstaternas arbetslagstiftning och kollektivavtal genomförs och respekteras.

Arbetsmarknadens parter och andra intressenter inom sektorn uppmanas att göra följande:

- Upprätta ett särskilt kompetenspartnerskap för hamnsektorn för att stödja kompetensutveckling och omskolning och inkludering av arbetstagare.

Sjöfartsindustrin uppmanas att göra följande:

- Samarbeta med det storskaliga partnerskapet för det digitala ekosystemet i kompetenspakten för att stödja digital kompetensutveckling inom hamnsektorn.
- Göra utfästelser inom ramen för EU-akademin för cyberkompetens och använda den europeiska kompetensramen för cybersäkerhet för hamnpersonal.