



P9_TA(2024)0025

Udarbejdelse af en omfattende europæisk havnestrategi

Europa-Parlamentets beslutning af 17. januar 2024 om udarbejdelse af en omfattende europæisk havnestrategi (2023/2059(INI))

(C/2024/5716)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig kapitel XVIII,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 1. juni 2023 med titlen »Søfartssikkerhed: kernen i ren og moderne skibsfart« (COM(2023)0268),
- der henviser til den fælles meddelelse fra Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik af 10. marts 2023 om ajourføring af EU-strategien for maritim sikkerhed og den tilhørende handlingsplan med titlen »En forbedret EU-strategi for maritim sikkerhed i forbindelse med nye maritime trusler« (JOIN(2023)0008),
- der henviser til handlingsplanen for den maritime sikkerhedsstrategi, som blev vedtaget af Det Europæiske Råd den 24. juni 2014,
- der henviser til Rådets konklusioner om revisionen af handlingsplanen for EU's maritime sikkerhedsstrategi, der blev vedtaget af Det Europæiske råd den 26. juni 2018,
- der henviser til den fælles meddelelse fra Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik af 1. december 2021 med titlen »Global Gateway« (JOIN(2021)0030),
- der henviser til den fælles meddelelse af 12. marts 2019 fra Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik med titlen »Forbindelserne mellem EU og Kina i et strategisk perspektiv« (JOIN(2019)0005),
- der henviser til den fælles meddelelse til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd og Rådet med titlen »En europæisk økonomisk sikkerhedsstrategi« af 20. juni 2023 (JOIN(2023)0020),
- der henviser til Kommissionens »Fit for 55-pakke« af 14. juli 2021 om gennemførelse af den europæiske grønne pagt,
- der henviser til den aftale, som blev vedtaget på den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer (COP21) i Paris den 12. december 2015 (Parisaftalen),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 20. maj 2020 med titlen »EU's biodiversitetsstrategi for 2030 – Naturen skal bringes tilbage i vores liv« (COM(2020)0380),
- der henviser til direktiv 2007/60/EF af 23. oktober 2007 om vurdering og styring af risikoen for oversvømmelser,
- der henviser til direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 23. maj 2013 med titlen »Havnene som vækstmotor« (COM(2013) 0295),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 18. oktober 2023 om en EU-køreplan for bekæmpelse af narkotikahandel og organiseret kriminalitet,
- der henviser til EU's handlingsplan: »Mod nulforurening for vand, luft og jord«,
- der henviser til direktivet om luftkvalitet (2022/0347(COD)) [under forhandling],

- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af afgørelse nr. 2014/94/EU ⁽¹⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ⁽²⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF ⁽³⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 ⁽⁴⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen ⁽⁵⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2560 af 14. december 2022 om udenlandske subsidier, der fordrejer det indre marked ⁽⁶⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne ⁽⁷⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU ⁽⁸⁾,
- der henviser til Kommissionens forordning (EF) nr. 906/2009 af 28. september 2009 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier) og meddelelsen til Kommissionen af 10. oktober 2023 om dens udløb den 25. april 2024,
- der henviser til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (COM(2021)0812),
- der henviser til sin beslutning af 16. september 2021 om en ny EU-Kina-strategi ⁽⁹⁾,
- der henviser til sin beslutning af 27. april 2021 om tekniske og operationelle foranstaltninger til fordel for en mere effektiv og renere søtransport ⁽¹⁰⁾,
- der henviser til sin beslutning af 12. marts 2019 om sikkerhedstrusler forbundet med den stigende kinesiske teknologiske tilstedeværelse i EU og mulige foranstaltninger på EU-plan til at mindske dem ⁽¹¹⁾,
- der henviser til undersøgelsen af september 2023 bestilt af Transport- og Turismeudvalget med titlen »Chinese Investments in European Maritime Infrastructure« ⁽¹²⁾,

⁽¹⁾ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

⁽³⁾ EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164.

⁽⁴⁾ EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38.

⁽⁵⁾ EUT L 79 I af 21.3.2019, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 330 af 23.12.2022, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1.

⁽⁸⁾ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1.

⁽⁹⁾ EUT C 117 af 11.3.2022, s. 40.

⁽¹⁰⁾ EUT C 506 af 15.12.2021, s. 12.

⁽¹¹⁾ EUT C 23 af 21.1.2021, s. 2.

⁽¹²⁾ Mercator Institute for Chinese Studies, The Vienna Institute for International Economic Studies, Institute of International Economic Relations, Chinese Investments in European Maritime Infrastructure, oktober 2023.

- der henviser til forretningsordenens artikel 54,
 - der henviser til udtalelse fra Udvalget om International Handel,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget; (A9-0443/2023),
- A. der henviser til, at vores havne er EU's gateways til verden, og som sådan spiller de en afgørende rolle i EU's økonomi, idet de skaber velstand og beskæftigelse, letter udenrigshandelen, skaber forbindelse til baglandet, sikrer vækst i den blå økonomi og industriproduktionen og sikrer energiomstillingen og energiforsyningssikkerheden samt EU's strategiske autonomi;
- B. der henviser til, at havne udgør en vigtig offentlig tjeneste og bør anerkendes og værdsættes herfor;
- C. der henviser til, at selv om konkurrencen mellem havne er gavnlig, bør et kapløb mod bunden mellem dem på bekostning af sikkerheden, eller som medfører øget politisk indflydelse eller udenlandsk kontrol via investeringer fra enheder uden for EU, navnlig virksomheder, der kontrolleres af stater eller er under staters indflydelse, undgås;
- D. der henviser til, at statsejede virksomheder uden for EU eller virksomheder, der direkte eller indirekte kontrolleres af udenlandske stater, strategisk har øget deres finansielle og operationelle andele i europæiske havne, terminaler, virksomheder og havneinfrastruktur;
- E. der henviser til, at Den Europæiske Union har fremhævet sit ønske om mere autonomi i strategiske sektorer, men har gjort meget lidt for at reagere på Kinas vækst i den maritime sektor og de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf;
- F. der henviser til, at havne er et yderst komplekse miljøer med mange forskellige interessenter og interesser, hvilket gør det til en vanskelig, men afgørende øvelse at fastslå og vurdere risiciene ved udenlandsk indflydelse;
- G. der henviser til, at den russiske angrebskrig mod Ukraine har vist den uacceptable risiko af at være afhængig af enkelte lande uden for EU i strategiske sektorer samt det afgørende behov for at styrke sikkerheden og modstandsdygtigheden i den maritime infrastruktur og værdikæderne for at sikre strømmen af livsvigtige varer;
- H. der henviser til, at havnene har fået fornyet betydning ud fra et militært og et forsvarsmæssigt synspunkt, herunder den dobbelte anvendelse af havneinfrastrukturer;
- I. der henviser til, at europæiske havne ofte konkurrerer med havne i tredjelande, hvor udenlandske investeringer fra tredjelande yderligere forværrer manglen på lige vilkår med hensyn til konkurrenceevne og overholdelse af bæredygtighedsstandarder og arbejdstagerrettigheder og med hensyn til skattemæssige byrder;
- J. der henviser til, at der bør lægges særlig vægt på de negative virkninger af undvigende adfærd gennem flytning af omladningsaktiviteter til havne uden for EU, både med hensyn til en undergravning af konkurrenceevnen i EU's havne og en stigning i kulstoflækager;
- K. der henviser til, at havne har spillet en uundværlig rolle i EU's krisestyring ved at sikre kontinuiteten i forsyningskæderne og gøre det muligt at etablere alternative ruter, herunder ved at etablere alternative ruter for levering af flydende naturgas (LNG) med kort varsel og ved at øge Europas lagring af gas;
- L. der henviser til, at havne i regionerne i den yderste periferi og på øer ofte udgør en livline ved at fungere som den vigtigste sociale og økonomiske forbindelse til resten af EU;
- M. der henviser til, at havne er afgørende for dekarboniseringen af vandvejstransport i betragtning af den grønne pagt og målene for forureningsreduktion og den afgørende rolle, som vedvarende offshoreenergi spiller; der henviser til, at det er vigtigt at reducere luftforureningen fra skibe i havneområder, herunder sodpartikler;
- N. der henviser til, at havneområder og havneoperationer i hele EU vil være sårbare over for stigende vandstand i havene;
- O. der henviser til, at havne kombinerer og beskytter en række forskellige kystaktiviteter til gavn for borgerne, kystsamfundene og havmiljøet ved at bidrage til at bevare kysthabitater og forbedre luftkvaliteten i byområder omkring havne;
- P. der henviser til, at en forbedret logistikplanlægning mellem havne og kunder, herunder rederier, kan forhindre unødvendig vejtransport i hele Europa; der henviser til, at øget samarbejde mellem havne med henblik på at stramme de intraregionale forbindelser og afkorte forbindelserne kan føre til mere effektive investeringer i havneinfrastruktur, mere modstandsdygtige import- og eksportruter og en mere effektiv anvendelse af ressourcer, af offentlige og private midler og af underudnyttet kapacitet;

- Q. der henviser til, at havne er en del af et større økosystem for vandveje, som omfatter en bred vifte af aktiviteter, herunder shipping, skibsbygning, fremstilling af maritimt udstyr, sejlads ad indre vandveje og logistik;
- R. der henviser til, at det åbenlyse behov for en tværfaglig og holistisk tilgang til europæiske havne ikke er blevet omsat til konkrete foranstaltninger fra Kommissionens side, hvilket har resulteret i et kludetæppe af havnerelaterede bestemmelser, der er blevet opbygget med tiden;

Udenlandsk indflydelse

1. fremhæver gentagne advarsler fra efterretningstjenesterne om risikoen for økonomisk afhængighed, spionage og sabotage som følge af den økonomiske tilstedeværelse og operationelle aktivitet af enheder fra lande uden for EU i vores kritiske infrastruktur og strategiske sektorer såsom havne ⁽¹³⁾, herunder udenlandske fartøjers aktiviteter;
2. opfordrer Kommissionen til at fremlægge en strategisk EU-politikramme for at reducere og begrænse den indflydelse og finansielle og operationelle kontrol, som lande uden for EU udøver over EU's havne og i deres processer og operationer i baglandet, herunder tilfælde af deltagelse og kontrol i forvaltningen af en havnemyndighed, med henblik på at finde en balance mellem at bevare et åbent investeringsmiljø og afbøde risici; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til også at overvåge tredjelandes indflydelse i havne i nabolande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik og udvidelsespolitik;
3. opfordrer Kommissionen til at foreslå en ramme for sammen med medlemsstaterne at foretage en løbende overvågning af og rapportering om ikke-EU-landes indflydelse på EU-havne, navnlig TEN-T-havne, EU's terminalforvaltning og den globale containerskibsfart samt vurdere de potentielle forbindelser mellem et bestemt ikke-EU-lands aktiviteter inden for disse sektorer;
4. understreger, at en begrænsning af udenlandske investeringer, navnlig fra virksomheder, der kontrolleres af en stat eller er under en stats indflydelse, i en enkelt havn i en medlemsstat kan have en negativ indvirkning på denne havns konkurrencemæssige stilling i forhold til nabolande, der ikke har sådanne begrænsninger, hvilket tydeliggør behovet for en fælles europæisk strategi for havne; mener, at en asymmetrisk spredning af udenlandske investeringer mellem EU-landene kan true EU's enhed, krisestyringskapacitet og modstandsdygtighed; anmoder Kommissionen om at analysere den potentielle indvirkning på beskæftigelsen og handelen på lokalt plan og EU-plan, som kan følge af en begrænsning af ikke-EU-investeringer i europæiske havne;
5. opfordrer de nationale havnemyndigheder, medlemsstaterne og Kommissionen til at udvikle et passende format for strategisk samarbejde mellem europæiske havne for at minimere risikoen for, at de bliver spillet ud mod hinanden af eksterne aktører;
6. understreger, at disse instrumenter på trods af eksistensen af beskyttelsesmekanismer på EU-plan – såsom screening af udenlandske direkte investeringer og konkurrenceregler – ikke er tilstrækkelige til at tackle eksterne magters stigende økonomiske indflydelse gennem individuelle virksomheder, herunder statsejede virksomheder og virksomheder under staters kontrol eller indflydelse, og er stærkt afhængige af de enkelte medlemsstaters gennemførelse;
7. understreger vigtigheden af at intensivere EU-samarbejdet om screening og blokering af indgående investeringer i kritisk infrastruktur, hvor store negative virkninger for andre medlemsstater eller EU som helhed ikke kan udelukkes, og at dette samarbejde bør omfatte udveksling af oplysninger om trusler og muligheder;
8. opfordrer kraftigt Kommissionen til at styrke den rolle, som beskyttelsesforanstaltningerne for havne spiller, gennem en ambitiøs revision af forordningen om udenlandske direkte investeringer ⁽¹⁴⁾ (FDI-forordningen), herunder ved at gøre et system til screening af udenlandske direkte investeringer obligatorisk i alle medlemsstater, sikre, at screeningprocesserne er klare og objektive, og at definitionerne, anvendelsesområdet og de proceduremæssige aspekter er konsekvente på tværs af medlemsstaterne, for at sikre lige konkurrencevilkår i hele EU;

⁽¹³⁾ AIVD, MIVD og NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke actoren 2, november 2022.

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79 I af 21.3.2019, s. 1).

9. understreger også den afgørende betydning af mekanismen i artikel [47] i den reviderede TEN-T-forordning [xxx/2024], der pålægger medlemsstaterne at screene tredjelandes investeringer i TEN-T-infrastruktur for deres potentielle risici for sikkerheden eller den offentlige orden, hvilket skal betragtes som et supplement til bestemmelserne i forordningen om udenlandske direkte investeringer, da denne mekanisme finder anvendelse både på investeringer i infrastruktur (f.eks. erhvervelse af aktier i en terminal) og på infrastrukturarbejder, der udføres i EU af en tredjelandsvirksomhed (f.eks. i forbindelse med et offentligt udbud om bygning af en terminal i en europæisk havn), og understreger, at dens effektive anvendelse for den pågældende havneinfrastruktur bør være en hjørnesteen i en europæiske havnestrategi;

10. understreger vigtigheden af at overvåge gennemførelsen af forordning (EU) 2022/2560 om udenlandske subsidier, der fordrejer det indre marked; opfordrer Kommissionen til nøje at overvåge havnesektorens marked og om nødvendigt på eget initiativ at gribe ind i overensstemmelse med artikel 9 i denne forordning;

11. opfordrer Kommissionen til at undersøge og vurdere, hvordan vertikal integration inden for maritim logistik, gruppefritagelsesforordningen for konsortier, der udløber i 2024, og dannelsen af containeralliancer påvirker ikke-EU-landes indflydelse på EU's havne; opfordrer Kommissionen til at gribe ind, når det er nødvendigt, for at sikre fair konkurrence, en retfærdig magtbalance og lige vilkår for alle aktører i havneøkosystemet;

12. understreger, at navnlig den samlede tilstedeværelse af virksomheder under den kinesiske stats kontrol og/eller den kinesiske stats indflydelse i hovednettets havne og knudepunkter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) har betydelige konsekvenser for de enkelte knudepunkters og nettets modstandsdygtighed og sikkerhed som helhed; minder om, at tilstedeværelsen af investorer fra tredjelande i havne kan hæmme deres rolle med dobbelt anvendelse;

13. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til hurtigst muligt at foretage en risikovurdering af Kinas involvering i maritime infrastrukturer, der omfatter indvirkningen på arbejdskraft og miljø, afhængigheder og en vurdering af flaskehalse i forbindelse med forsendelse af varer fra Kina til EU og omladning, og mener at denne vurdering også bør omfatte andre lande uden for EU;

14. minder om, at søfarts- og havnesektoren er kendetegnet ved meget forskellige forvaltningsstrukturer og ved forskellige midler til at muliggøre investeringer, der spænder fra licens- og koncessionsordninger over tildeling af ejerskab til havneinfrastruktur til fuld operationel magt over havnemyndigheder; fremhæver i denne forbindelse betydningen af havneforvaltningsorganernes risikobegrænsende foranstaltninger for at beskytte kontrollen ved at fastsætte flere betingelser (operationelle, sociale, miljømæssige osv.), hvorunder en terminal bør drives; understreger imidlertid begrænsningerne ved en tilgang, der udelukkende er baseret på havnekoncessioner og/eller lejekontrakter;

15. foreslår, at alle medlemsstater indfører lovgivning og udarbejder beredskabsplaner for et større konfliktscenarie eller en anden undtagelsestilstand eller for tilfælde af klart misbrug eller dobbelt anvendelse af kritisk infrastruktur med negative konsekvenser for sikkerheden eller den offentlige orden for at kunne genoptage kontrollen med havne, terminaler og anden maritim infrastruktur, herunder annullering af koncessionsrettigheder og/eller suspension af brugsretten i tilfælde af ejendom og deltagelse;

16. opfordrer til betydelige offentlige og private investeringer i havne i oversøiske territorier og regioner i den yderste periferi med henblik på at gøre dem til strategiske klynger for multimodal transport, energiproduktion, -lagring og -distribution samt forsvar; opfordrer Kommissionen til at medtage bestemmelser om begrænsning af ikke-EU-landes indflydelse og operationelle kontrol i disse havne i sit forslag;

Sikkerhed

17. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til specifikt at tage fat på behovet for at forebygge og mindske risikoen for spionage og sabotage i havne med dobbelt anvendelse eller militær funktion, såsom havne, der anvendes af NATO, herunder via udenlandske fartøjer;

18. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til rette opmærksomheden mod anvendelsen af pålidelig teknologi inden for maritim logistik og i driften af containerterminaler; udtrykker sin bekymring over den stigende afhængighed af producenter fra ikke-EU-lande for så vidt angår (grænse-)sikkerhedsudstyr i havne og skib-til-land-kraner, der er i stand til at indsamle data om containernes oprindelse og bestemmelsessted; tilskynder til investeringer i forskning og udvikling på disse områder, så EU's virksomheder kan overtage førerrollen inden for produktion og salg af disse teknologier;

19. mener, at komplekse og meget digitale logistikoperationer fører til øget sårbarhed over for afbrydelser af hele logistikkæder; anmoder derfor om, at adgangen for udenlandske statskontrollerede enheder eller enheder under udenlandsk indflydelse til havneoperationer og -oplysninger begrænses og overvåges;

20. opfordrer Kommissionen til at være særligt opmærksom på den trussel, som udenlandske investeringer kan udgøre for intellektuel ejendom, navnlig gennem tvungen teknologioverførsel;

21. understreger, at et højt niveau af cybersikkerhed og cyberrobusthed hos alle aktører i vores havne er afgørende for at forhindre spionage og alvorlige forstyrrelser i havnesystemer og -operationer, og bemærker, at risikoen for cybertrusler er steget betydeligt i de seneste år; anmoder Kommissionen om at foretage yderligere forskning og indsamle data om dækningen af og risiciene ved ikke-EU-virksomheders involvering i cyber- og datasikkerhed i kritisk infrastruktur og om at støtte udviklingen af omfattende beredskabsplaner for havne med teknisk og operationel støtte fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed; mener, at risikoen for negative afsmittende virkninger mellem havne som følge af manglende cybersikkerhed er høj, at alle medlemsstater derfor bør opretholde høje standarder, og at det bør anbefales at udveksle bedste praksis og erfaringer;

22. fremhæver den stigende betydning af beskyttelse af kritisk infrastruktur til havs og under vandet (herunder energirørledninger, kommunikationsnet og offshoreanlæg til vedvarende energi) for sikkerheden i EU's farvande og aktiviteterne heri;

23. understreger, at logistikmæssig datadeling ganske vist bidrager til forsyningskædernes effektivitet, smidighed og modstandsdygtighed, men at anvendelsen af platforme, som ejes, kontrolleres eller er under ikke-EU-staters indflydelse, i havne imidlertid er forbundet med økonomiske og strategiske risici for EU og bør forebygges;

24. beklager, at EU's havne misbruges af kriminelle organisationer som centrale indgangssteder for ulovlig narkotika, hvilket har en indvirkning på samfundet som helhed og undergraver sikkerheden i havne, nærliggende byer og deres indbyggere; opfordrer Kommissionen til at fremlægge foranstaltninger til et effektivt europæisk samarbejde om bekæmpelse af handel med og udvinding af narkotika samt kriminel undergravning; glæder sig i denne forbindelse over Kommissionens køreplan for bekæmpelse af narkotikahandel og organiseret kriminalitet af 18. oktober 2023 og understreger behovet for en koordineret EU-tilgang til bekæmpelse af alle former for grænseoverskridende organiseret kriminalitet;

25. understreger, at europæiske havne er særligt udsatte for handel med andre ulovlige produkter såsom våben eller forfalskede varer samt for told- og momssvig, og at det også er nødvendigt at intensivere bekæmpelsen af disse aktiviteter; understreger i den forbindelse betydningen af samarbejde mellem havneforvaltningsorganer og retshåndhavende myndigheder, herunder om anvendelsen af digitale værktøjer og data, for at garantere sikre havneoperationer; mener, at havne, når der er tilstrækkelig juridisk begrundelse, bør kunne få adgang til alle de værktøjer, de behøver for at bidrage til deres sikkerhed;

26. understreger, at havnes sikkerhed afhænger af deres modstandsdygtighed over for klima- og miljøændringer; opfordrer derfor Kommissionen til at foretage en analyse af klimarisici for europæiske havne og den dertil knyttede transportinfrastruktur med angivelse af risikokategorier, f.eks. stigende vandstand i havene, oversvømmelser og ekstrem varme, til at analysere risiciene for hver enkelt region og til at kortlægge de foranstaltninger, der skal træffes for at imødegå disse risici, herunder omkostningerne ved disse foranstaltninger og de nødvendige investeringer; opfordrer medlemsstaterne til at foretage en langsigtet miljørisikovurdering af deres kritiske havneinfrastruktur og rettidigt træffe tilpasningsforanstaltninger;

Havnenes rolle i energiomstillingen

27. understreger havnenes afgørende rolle i energiomstillingen som anført i den grønne pagt som energiknudepunkter for omdannelse, konditionering og lagring af energibærere, for energiproduktion, for import af kritiske råstoffer, som CO₂-opsamlings- og lagringsknudepunkter, som serviceringsstationer og produktionsknudepunkter for offshoreenergianlæg og som knudepunkter for transportsystemer, der støtter energiomstillingen;

28. minder om, at EU senest i 2030 sigter mod at importere 10 mio. tons grøn brint, og at det for at nå dette mål er afgørende for den europæiske havnestrategi at have en omfattende strategi for import, koordinering og udvikling af infrastruktur, og at den bør etableres omgående;

29. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at håndtere det stigende behov for investeringer i havne, og terminaler og deres infrastruktur, således at de kan påtage sig deres rolle i energiomstillingen; opfordrer Kommissionen til at analysere og tage fat på behovet for hurtig tilladelse til havneudvidelser i forbindelse med energiomstillingen såsom etablering af havvindmøller, så havnene ikke vil blive en flaskehals i energiomstillingen; fremhæver behovet for en mere bæredygtig forvaltning af det maritime rum og kysterne for at frigøre potentialet ved vedvarende offshoreenergi; tilskynder til anvendelse af havneområder til udbredelse af solceller og vindenergi;

30. understreger betydningen af at øge synergierne mellem det transeuropæiske transportnet og det transeuropæiske energinet;

31. opfordrer Kommissionen til at medtage havne i sin strategi for den cirkulære økonomi og bistå medlemsstaterne og lokale havnemyndigheder ved at stille vejledning til rådighed om gennemførelse af projekter, der er relateret til cirkularitet; opfordrer Kommissionen til at tage fat på det stigende problem med oliepile i havne og skibskanaler;

32. opfordrer Kommissionen til at leve op til sin ambition om modalskift, som fastsat i den grønne pagt, og til at tackle de resterende udfordringer vedrørende indre vandveje og især vedrørende jernbanegodstransport for at øge udbredelsen heraf i havne og deres forbindelser til baglandet;

33. understreger, at en energiomstilling i havne, i skibsbygningsindustrien og i søfartssektoren ikke vil være mulig uden en kvalificeret arbejdsstyrke og tilstrækkelig offentlig og privat finansiering; opfordrer indtrængende Kommissionen til at stille muligheder til rådighed for fremtidssikret erhvervsuddannelse, uddannelse og livslang læring og fremme social dialog for at sætte havnearbejdere i centrum for den digitale og den grønne omstilling og til at gøre branchen mere attraktiv for kvinder; gentager den vigtige samfundsrolle, som havne spiller ved at tilvejebringe mange direkte og indirekte arbejdspladser, og understreger behovet for at beskytte rimelige og sikre arbejdsvilkår for alle havnearbejdere og søfolk; fremhæver, at krisesituationer har vist, at søfarende, besætningsmedlemmer, fiskere og havnearbejdere er uundværlige »frontlinjearbejdere«, og at deres trivsel er afgørende for at holde verden i gang;

Konkurrenceevnen for EU's havne og virksomheder

34. understreger, at en europæisk havnestrategi bør have havnenes konkurrenceevne som en af sine vigtigste prioriteter;

35. understreger, at en styrkelse af EU-havnenes økonomiske stilling og forbedring af deres konkurrenceevne i en global økonomi er afgørende for at begrænse udenlandsk indflydelse og sikkerhedsrisici samt for suveræniteten af EU's forsyningskæde; mener, at EU-lovgivningen ikke bør undergrave EU-havnenes konkurrenceevne og skabe kulstof- og erhvervslækage til havne uden for EU;

36. understreger risikoen for udflytning af containeromladningsaktiviteter til havne uden for EU med henblik på at omgå kravene i direktivet om EU's emissionshandelssystem (ETS) ⁽¹⁵⁾ og FuelEU Maritime-forordningen ⁽¹⁶⁾; opfordrer til en streng anvendelse af bestemmelserne om omladningsovervågning i disse to retsakter med henblik på at opdage og forbyde en sådan adfærd samt til en vurdering af, om disse bestemmelser er tilstrækkelige til effektivt at afskrække fra undvigende adfærd til skade for både miljøet og væksten og beskæftigelsen i Europa, og om der er behov for yderligere foranstaltninger;

37. opfordrer Kommissionen til at analysere og imødekomme havnenes investeringsbehov med henblik på, at de forbliver konkurrencedygtige i fremtiden, og arbejde hen imod et mere stabilt investeringsklima, herunder gennemsigtighed og forudsigelighed i forbindelse med investeringsvurderinger, både offentlige og private;

⁽¹⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48).

38. understreger, at for at bevare EU-havnenes konkurrenceevne og funktionen af en eventuel europæisk havnestrategi bør uforholdsmæssigt store administrative byrder, der kan underminere en sådan strategis funktion, undgås;

39. understreger, at det er afgørende at have en sammenhængende europæisk havnestrategi for at sikre fair konkurrence; tilskynder til øget samarbejde mellem europæiske havne og afskaffelse af skadelig praksis såsom for lave priser;

40. mener, at en velfungerende toldunion er grundlæggende for EU's konkurrenceevne, bæredygtighed og modstandsdygtighed; mener, at en reformeret og styrket toldunion med en fælles toldkodeks vil bevare det indre markeds integritet og bidrage til at opretholde EU's konkurrenceevne i den dobbelte grønne og digitale omstilling og undgå uretfærdig konkurrence mellem europæiske havne;

41. understreger, at forskelle i politikker vedrørende toldprocedurer ved EU's indgangssteder til toldunionen ofte forvrider handelsstrømmene og bringer det europæiske indre markeds integritet i fare;

42. minder om, at det er vigtigt at have indført harmoniseret toldkontrol i alle europæiske havne for at undgå forskelle i anvendelsen af sanitære standarder eller due diligence-standarder; fastholder, at Kommissionen skal drage omsorg for, at toldkontrol i hele EU følger samme standarder i form af en direkte, sammenlagt toldkontrolmekanisme i samordning med medlemsstaterne og under nøje iagttagelse af nærhedsprincippet;

43. minder om, at havne ikke er selvstændige aktiver, idet de befinder sig i et omfattende vandvejsøkosystem af maritim logistik og industri og forsyningskæder, der drives af efterspørgsel fra europæiske importører og eksportører;

44. er bekymret over, at EU's rederier står over for en restriktiv lovgivning om cabotagesejlads i Kina, som de facto forbyder dem at udføre cabotagesejlads mellem kinesiske havne, mens cabotagesejlads udgør et centralt element i de kinesiske rederiers forretningsmodel i og mellem visse EU-havne; opfordrer Kommissionen til at undersøge muligheden for at indføre en gensidig EU-lov om cabotagesejlads, der kan finde anvendelse på visse afskibere i ikke-EU-lande, såsom Kina; minder om, at manglen på gensidighed inden for investeringer i havne skader EU's interesser;

45. understreger betydningen af EU's Global Gateway-initiativ som et strategisk globalt alternativ til det kinesiske »ét bælte, én vej«-initiativ; pointerer potentialet i Global Gateway-projekter i den maritime industri (f.eks. havneinfrastruktur, vej- og jernbaneforbindelser til baglandet, grøn brint) til at skabe et netværk af havne, der fremmer handel og investeringer, og som fører til gensidigt fordelagtige partnerskaber;

46. understreger det presserende behov for at forbedre styrken, kapaciteten og modstandsdygtigheden af forbindelserne i baglandet i europæiske havne, navnlig dem, der er en del af TEN-T, under hensyntagen til behovet for emissionsreduktion og energieffektivitet og med henblik på så vidt muligt at flytte indlandstransport til jernbaner og indre vandveje, samtidig med at man forbereder sig på virkningerne af klimaændringer, såsom ekstreme vejrforhold og lave vandstande i indre vandveje;

47. foreslår, at Kommissionen opretter et »atlas« over europæiske havne, der bl.a. kortlægger de europæiske kommercielle havnes adgang til landstrøm og alternative brændstoffer, infrastruktur i baglandet (navnlig jernbaner) og sejlruiter, som eventuelt kan bygge på de interaktive TENtec-kort og det europæiske observatorium for alternative brændstoffer, men også bør omfatte mindre havne og yderligere oplysninger; mener, at en sådan kortlægning kan bidrage til at danne et overordnet faktisk grundlag for den fortsatte udvikling af EU's havne og tilknyttede industrier såsom gods- og passagertransport, krydstogttrafik, fiskeri, havvindmølleparker, brændstofbunkring og -fremstilling;

48. understreger betydningen i EU af maritim produktion såsom skibsbygning og forsyningskæden hertil som et grundlag for at opretholde en blomstrende søfartssektor; opfordrer Kommissionen til at undersøge og vurdere konsekvenserne af Europas afhængighed af udenlandsk maritim produktion, til hurtigst muligt at fastlægge en ambitiøs europæisk maritim strategi og træffe passende foranstaltninger til at styrke Europas skibsværfters konkurrenceevne og modstandsdygtighed og deres samlede forsyningskæder;

49. opfordrer Kommissionen til at indføre en befordrende digital ramme til at stimulere programmer vedrørende innovation og yderligere digitalisering af havne såsom programmer for intelligente havne, med henblik på at forbedre havnenes effektivitet, produktivitet og bæredygtighed; understreger navnlig digitaliseringens potentiale for optimering af havneanløb (for at reducere ventetiden i kystfarvande og havne), just-in-time ankomster, avancerede navigationssystemer (til brændstofbesparelser og emissionsreduktion), automatiske identifikationssystemer (med henblik på øget sikkerhed til søs og bedre håndhævelse af miljøbestemmelser) samt for droner og kunstig intelligens, der fører til bedre beslutninger om havneinfrastruktur;

50. fremhæver, at havne skal tildeles tilstrækkelige støtte- og finansieringsinstrumenter for at forblive konkurrencedygtige, spille en befordrende rolle for den grønne omstilling og dæmme op for risici for udenlandsk indflydelse; anmoder om, at den finansiering, der er afsat til havne under Connecting Europe-faciliteten, øges; understreger vigtigheden af private investeringer i havne og understreger, at det er virksomheder, der tilvejebringer beskæftigelse og innovation i og omkring havne;

Konklusion

51. opfordrer til et europæisk havnetopmøde for at videreudvikle ovennævnte spørgsmål og undersøge mulighederne for øget samarbejde mellem europæiske havne med henblik herpå;

52. opfordrer Kommissionen til at fremlægge en omfattende europæisk havnestrategi, der behandler ovennævnte spørgsmål inden udgangen af 2024;

◦
◦ ◦

53. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.
