



Plenarhandling

A9-0443/2023

15.12.2023

BETÄNKANDE

om att utarbeta en omfattande europeisk hamnstrategi
(2023/2059(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Tom Berendsen

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	16
BILAGA: ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR MOTTAGIT SYNPUNKTER FRÅN	17
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INTERNATIONELL HANDEL.....	18
INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	27
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	28

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om att utarbeta en omfattande europeisk hamnstrategi (2023/2059(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt avdelning XVIII,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 1 juni 2023 *Sjösäkerhet: i centrum för ren och modern sjöfart* (COM(2023)0268),
- med beaktande av det gemensamma meddelandet av den 10 mars 2023 från kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik om uppdateringen av EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan ”En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot” (JOIN(2023)0008),
- med beaktande av handlingsplanen för EU:s strategi för sjöfartsskydd, som antogs av Europeiska rådet den 24 juni 2014,
- med beaktande av rådets slutsatser om översynen av handlingsplanen för EU:s strategi för sjöfartsskydd, som antogs av Europeiska rådet den 26 juni 2018,
- med beaktande av det gemensamma meddelandet av den 1 december 2021 från kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik *Global Gateway* (JOIN(2021)0030),
- med beaktande av det gemensamma meddelandet av den 12 mars 2019 från kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik *EU och Kina – En strategisk hållning* (JOIN(2019)0005),
- med beaktande av det gemensamma meddelandet av den 20 juni 2023 till Europaparlamentet, Europeiska rådet och rådet om en europeisk strategi för ekonomisk säkerhet (JOIN(2023)0020),
- med beaktande av kommissionens 55 %-paket av den 14 juli 2021 om genomförandet av den europeiska gröna given,
- med beaktande av det avtal som antogs vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (COP21) i Paris den 12 december 2015 (*Parisavtalet*),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 20 maj 2020 *EU:s strategi för biologisk mångfald för 2030: Ge naturen större plats i våra liv* (COM(2020)0380),
- med beaktande av direktiv 2007/60/EG av den 23 oktober 2007 om bedömning och hantering av översvämningsrisker,

- med beaktande av direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 23 maj 2013 *Hamnarna: en tillväxtmotor* (COM(2013)0295),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 18 oktober 2023 om EU:s färdplan för att bekämpa narkotikahandel och organiserad brottslighet,
- med beaktande av EU-handlingsplanen: *Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*.
- med beaktande av luftkvalitetsdirektivet (2022/0347(COD)) [under förhandling],
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU¹,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG²,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 september 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG³,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014⁴.
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen⁵,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2560 av den 14 december 2022 om utländska subventioner som snedvrider den inre marknaden⁶,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar⁷,

¹ [EUT L 234, 22.9.2023, s. 1.](#)

² [EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.](#)

³ [EUT L 333, 27.12.2022, s. 164.](#)

⁴ [EUT L 249, 14.7.2021, s. 38.](#)

⁵ [EUT L 79I, 21.3.2019, s. 1.](#)

⁶ [EUT L 330, 23.12.2022, s. 1.](#)

⁷ [EUT L 57, 3.3.2017, s. 1.](#)

- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU⁸,
- med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 906/2009 av den 28 september 2009 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier), och av kommissionens meddelande av den 10 oktober 2023 om att den förordningen upphör att gälla den 25 april 2024.
- med beaktande av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (COM(2021)0812),
- med beaktande av sin resolution av den 16 september 2021 om en ny EU-Kina-strategi⁹,
- med beaktande av sin resolution av den 27 april 2021 om tekniska och operativa åtgärder för effektivare och renare sjötransporter¹⁰,
- med beaktande av sin resolution av den 12 mars 2019 om säkerhetshot kopplade till Kinas ökande teknologiska närvaro i EU och möjliga åtgärder på EU-nivå för att minska dem¹¹,
- med beaktande av studien från september 2023 *Chinese Investments in European Maritime Infrastructure* (inte översatt till svenska) på uppdrag av utskottet för transport och turism¹²,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,
- med beaktande av yttrandet från utskottet för internationell handel,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0443/2023), och av följande skäl:
 - A. Våra hamnar är EU:s portar till världen och spelar som sådana en avgörande roll för EU:s ekonomi genom att tillhandahålla välstånd och arbetstillfällen, underlätta utrikeshandeln, fungera som en anslutning till inlandet, säkerställa tillväxten i den blå ekonomin och industriproduktionen, energiomställningen och en trygg energiförsörjning samt EU:s strategiska oberoende.
 - B. Hamnarna tillhandahåller en viktig offentlig tjänst, och för det bör de ges ett erkännande och värdesättas.

⁸ EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁹ [EUT C 117, 11.3.2022, s. 40.](#)

¹⁰ [EUT C 506, 15.12.2021, s. 12.](#)

¹¹ [EUT C 23, 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.](#)

- C. Konkurrens mellan hamnar är bra, men man bör undvika en kapplöpning till botten på bekostnad av säkerheten eller ett ökat politiskt inflytande eller ökad utländsk kontroll genom investeringar från enheter i länder utanför EU, särskilt statligt ägda, statligt kontrollerade eller statligt påverkade företag.
- D. Statligt ägda företag i länder utanför EU eller företag som direkt eller indirekt kontrolleras av utländska stater har strategiskt ökat sina finansiella och operativa andelar i EU:s hamnar, terminaler, företag och hamninfrastruktur.
- E. Europeiska unionen har framhållit att man vill få till stånd ett större oberoende inom strategiska sektorer, men har inte gjort särskilt mycket åt Kinas tillväxt inom sjöfartssektorn och de säkerhetsmässiga återverkningarna av detta.
- F. Hamnar är mycket komplexa miljöer med många olika aktörer och intressen, vilket gör det svårt men absolut nödvändigt att känna till och bedöma riskerna med utländskt inflytande.
- G. Rysslands anfallskrig mot Ukraina har tydliggjort dels de oacceptabla riskerna med att vara beroende av enskilda länder utanför EU i strategiska sektorer, dels det avgörande behovet av att stärka sjöfartsinfrastrukturens och värdekedjornas säkerhet och resiliens för att säkerställa flödet av livsviktiga varor.
- H. Hamnarna har fått en förnyad betydelse ur en militär och försvarsmässig synvinkel, inbegripet hamninfrastrukturens dubbla användningsområde.
- I. EU:s hamnar konkurrerar ofta med hamnar i länder utanför EU där utländska investeringar ytterligare förvärrar avsaknaden av lika villkor när det gäller konkurrenskraft och respekt för hållbarhetsstandarder, arbetstagares rättigheter och skattemässiga bördor.
- J. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt de negativa effekterna av kringgående beteenden genom omlokalisering av omlastningsverksamhet till hamnar utanför EU, både i fråga om att undergräva EU-hamnarnas konkurrenskraft och att öka koldioxidläckaget.
- K. Hamnarna har spelat en oumbärlig roll i EU:s krishantering genom att säkerställa kontinuiteten i leveranskedjorna och möjliggöra inrättandet av alternativa rutter, bland annat genom att inrätta alternativa vägar för tillhandahållande av flytande naturgas (LNG) med kort varsel och genom att öka Europas gaslagring.
- L. I de yttersta randområdena och på öar utgör hamnarna ofta en livsviktig förbindelse genom att fungera som den viktigaste sociala och ekonomiska länken till resten av EU.
- M. Hamnarna är avgörande för utfasningen av fossila bränslen i vattenvägstransporter, mot bakgrund av den gröna given, målen för minskning av föroreningar och den viktiga roll som havsbaserad förnybar energi spelar. Luftföroreningar från fartyg i hamnområden, inbegripet sotutsläpp, måste minskas.
- N. Hamnområden och hamnverksamhet i hela EU kommer att vara sårbara för stigande havsnivåer.

- O. Hamnarna kombinerar och skyddar en rad olika kustverksamheter till förmån för medborgarna, kustsamhällena och den marina miljön genom att bidra till att bevara kustnära livsmiljöer och förbättra luftkvaliteten i storstadsområden runt hamnar.
- P. Med bättre logistikplanering mellan hamnar och kunder, inbegripet rederier, kan man undvika onödiga vägtransporter i hela Europa. Ett större samarbete mellan hamnar i syfte att stärka intraregionala förbindelser och förkorta anslutningar kan leda till effektivare investeringar i hamninfrastruktur, mer resilienta import- och exportvägar och en effektivare användning av resurser, offentliga och privata medel samt underutnyttjad kapacitet.
- Q. Hamnarna ingår i ett större vattenvägsekosystem som omfattar en mängd olika verksamheter, däribland sjöfart, varvsindustri, tillverkning av sjöfartsutrustning, inlandssjöfart och logistik.
- R. Kommissionen har inte omsatt det uppenbara behovet av en tvärvetenskaplig och holistisk strategi för EU:s hamnar i konkreta åtgärder, vilket har lett till ett lapptäcke av hamnrelaterade bestämmelser som har byggts upp med tiden.

Utländskt inflytande

1. Europaparlamentet framhåller upprepade varningar från underrättelsetjänster om att icke-EU-enheters ekonomiska närvaro och operativa delaktighet i vår kritiska infrastruktur och våra strategiska sektorer, såsom hamnar¹³, inbegripet utländska fartygs verksamhet, ökar risken för ekonomiskt beroende, spionage och sabotage.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en europeisk strategisk politisk ram för att minska och begränsa det inflytande och den finansiella och operativa kontroll som länder utanför EU utövar över EU:s hamnar och över deras processer och inlandsverksamhet, inbegripet deltagande i och kontroll av förvaltningen av en hamnmyndighet, i syfte att hitta en balans mellan att upprätthålla en öppen investeringsmiljö och minska riskerna. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att också övervaka tredjeländers inflytande i hamnar i grannländer som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken och utvidgningspolitiken.
3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att dels, tillsammans med medlemsstaterna, föreslå en ram för kontinuerlig övervakning och rapportering om tredjeländers inflytande i EU:s hamnar, särskilt hamnar i TEN-T-nätet, och i EU:s terminalförvaltning och den globala containersjöfarten, dels bedöma de potentiella kopplingarna mellan ett visst tredjelands åtgärder inom dessa sektorer.
4. Europaparlamentet betonar att en begränsning av utländska investeringar, särskilt från statligt ägda, statligt kontrollerade eller statligt påverkade företag, i en enskild hamn i en medlemsstat kan inverka negativt på den hamnens konkurrensställning gentemot angränsande hamnar som inte har dessa begränsningar, vilket understryker behovet av en gemensam europeisk strategi för hamnar. Parlamentet anser att en asymmetrisk fördelning av utländska investeringar mellan EU-länderna kan hota EU:s enighet, krishanteringskapacitet och resiliens. Parlamentet uppmanar kommissionen att analysera

¹³ [AIVD, MIVD and NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, november 2022.](#)

de potentiella effekter på sysselsättning och handel på lokal nivå och på EU-nivå som kan bli följden om investeringar från tredjeländer i europeiska hamnar begränsas.

5. Europaparlamentet uppmuntrar nationella hamnmyndigheter, medlemsstaterna och kommissionen att ta fram ett lämpligt format för strategiskt samarbete mellan EU-hamnar för att minimera risken att externa aktörer spelar ut dem mot varandra.
6. Europaparlamentet betonar att trots att det finns skyddsmekanismer på EU-nivå, såsom granskning av utländska direktinvesteringar och konkurrensregler, är dessa instrument otillräckliga för att möta externa makters allt större ekonomiska styrka genom enskilda företag, inklusive statligt ägda, statligt kontrollerade eller statligt påverkade företag, och skyddsmekanismernas effektivitet är starkt beroende av hur enskilda medlemsstater genomför dem.
7. Europaparlamentet understryker att EU:s samarbete behöver utökas i fråga om att granska och blockera inkommande investeringar i kritisk infrastruktur där det inte går att utesluta stora negativa konsekvenser för andra medlemsstater eller för hela EU, och att detta samarbete bör inbegripa delning av information om hot och möjligheter.
8. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att göra skyddsåtgärderna för hamnar mer framträdande genom en ambitiös översyn av förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar¹⁴, bland annat genom att göra ett system för granskning av utländska direktinvesteringar obligatoriskt i alla medlemsstater, säkerställa att granskningsprocesserna är tydliga och objektiva och att definitionerna, tillämpningsområdet och förfarandenaspekterna är enhetliga i alla medlemsstater, för att säkerställa lika villkor i hela EU.
9. Europaparlamentet understryker också den avgörande betydelsen av den mekanism i artikel [47] i den reviderade TEN-T-förordningen [xxx/2024] som ålägger medlemsstaterna att granska tredjeländers investeringar i TEN-T-infrastruktur med avseende på de potentiella riskerna med dem för säkerheten, den allmänna ordningen och EU:s strategiska oberoende, och som måste betraktas som ett komplement till bestämmelserna i förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar, eftersom den är tillämplig både på investeringar i infrastruktur (t.ex. förvärv av aktier i en terminal) och på infrastrukturarbeten som utförs i EU av ett företag från ett tredjeländ (t.ex. i en offentlig upphandling för att bygga en terminal i en EU-hamn), och eftersom den också omfattar en möjlighet för andra potentiellt berörda medlemsstater att lämna synpunkter till den medlemsstat som utför granskningen, och en effektiv tillämpning av denna mekanism på berörd hamninfrastruktur bör utgöra en hörnsten i en europeisk hamnstrategi.
10. Europaparlamentet framhåller att genomförandet av förordning (EU) 2022/2560 om utländska subventioner som snedvrider den inre marknaden måste övervakas. Parlamentet uppmanar kommissionen att noga övervaka marknaden för hamnsektorn och vid behov ingripa på eget initiativ i enlighet med artikel 9 i den förordningen.
11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka och bedöma hur vertikal integration i sjöfartslogistiken – förordningen för gruppundantag för konsortier, som

¹⁴ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen \(EUT L 79I, 21.3.2019, s. 1\).](#)

upphör att gälla 2024 – och bildandet av allianser av containerrederier påverkar tredjeländers inflytande i EU:s hamnar. Parlamentet uppmanar kommissionen att vid behov ingripa för att säkerställa rättvis konkurrens, en rättvis maktbalans och lika villkor för alla aktörer i hamnekosystemet.

12. Europaparlamentet understryker att i synnerhet den samlade närvaron i det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stamnätshamnar och knutpunkter av företag som kontrolleras eller påverkas av den kinesiska staten får betydande konsekvenser för enskilda knutpunkters och hela nätets resiliens och säkerhet. Parlamentet påminner om att tredjelandsinvesterares närvaro i hamnar kan stå i vägen för hamnarnas dubbla användning.
13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att snarast genomföra en riskbedömning av Kinas engagemang i sjöfartsinfrastruktur som inbegriper dess inverkan på arbetskraft och miljö, beroendeförhållanden och en bedömning av flaskhalsar i transporten av varor från Kina till EU och omlastning, och att i denna bedömning även inkludera andra länder utanför EU.
14. Europaparlamentet påminner om att sjöfarts- och hamnsektorerna i Europa kännetecknas av ett lapptäcke av olika styrningsstrukturer, som har olika sätt att möjliggöra investeringar, med allt ifrån tillstånds- och koncessionssystem och beviljande av ägande av hamninfrastruktur till full operativ makt över hamnmyndigheterna. Parlamentet betonar i detta avseende att hamnledningarna behöver vidta riskreducerande åtgärder för att säkerställa kontrollen genom att fastställa flera villkor (operativa, sociala, miljömässiga osv.) för hur en terminal bör drivas. Parlamentet understryker dock begränsningarna med en strategi som uteslutande bygger på hamnkoncessioner och/eller leasingavtal.
15. Europaparlamentet föreslår att alla medlemsstater ska införa lagar och utarbeta beredskapsplaner för allvarliga konfliktscenarion eller andra undantagstillstånd, eller för förekomster av tydligt missbruk eller dubbel användning av kritisk infrastruktur som får negativa konsekvenser för säkerheten eller den allmänna ordningen, för att kunna återta kontrollen över hamnar, terminaler och annan sjöfartsinfrastruktur, inbegripet indragning av koncessionsrättigheter och/eller upphävande av nyttjanderätten vid ägande och deltagande.
16. Europaparlamentet efterlyser betydande offentliga och privata investeringar i hamnar som är belägna i utomeuropeiska territorier och de yttersta randområdena för att förvandla dem till strategiska kluster för multimodala transporter, energiproduktion, lagring och distribution samt försvar. Parlamentet uppmanar kommissionen att i sitt förslag inkludera bestämmelser för att begränsa tredjeländers inflytande och operativa kontroll över dessa hamnar.

Säkerhet

17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att särskilt gripa sig an behovet av att förebygga och minska riskerna för spionage och sabotage i hamnar med dubbla användningsområden eller med en militär funktion, såsom hamnar som Nato använder, inbegripet via utländska fartyg.

18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta upp till behandling användningen av tillförlitlig teknik inom sjöfartslogistiken och i containerterminalers verksamhet. Parlamentet uttrycker oro över dels det allt större beroendet av producenter utanför EU för (gräns-)säkerhetsutrustning i hamnar, dels förekomsten av kranar från fartyg till land som kan samla in uppgifter om containrars ursprung och destination. Parlamentet uppmanar till investeringar i forskning och utveckling på dessa områden, så att EU-företag kan ta ledningen när det gäller produktionen och försäljningen av denna teknik.
19. Europaparlamentet anser att komplex och i hög grad digital logistikverksamhet gör hela logistikkedjor mer sårbara för avbrott. Parlamentet begär därför att tillträdet för utländska statligt ägda, statligt kontrollerade eller statligt påverkade enheter till hamnverksamhet och hamninformation ska begränsas och övervakas.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att särskilt uppmärksamma det hot som utländska investeringar kan utgöra mot immateriella rättigheter, särskilt genom påtvingade tekniköverföringar.
21. Europaparlamentet betonar att alla aktörer i våra hamnar måste ha en hög cybersäkerhetsnivå och cyberresiliens för att kunna förhindra spionage och allvarliga störningar i hamnsystem och hamnverksamhet, eftersom risken för cyberhot har ökat avsevärt de senaste åren. Parlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta att undersöka och samla in uppgifter om omfattningen av och riskerna med icke-EU-baserade företags deltagande i cyber- och datasäkerhet i kritisk infrastruktur, och att stödja utarbetandet av övergripande beredskapsplaner för hamnar med tekniskt och operativt stöd från Europeiska sjösäkerhetsbyrån. Parlamentet anser att risken för negativa spridningseffekter till följd av bristande cybersäkerhet från en hamn till en annan är hög, att höga standarder därför bör upprätthållas av alla medlemsstater och att utbyte av bästa praxis och erfarenheter rekommenderas.
22. Europaparlamentet framhåller att det blir allt viktigare att skydda kritisk infrastruktur till havs och under vatten (inklusive energiledningar, kommunikationsnät och anläggningar för havsbaserad förnybar energi) för att säkra och trygga EU:s vatten och verksamheter.
23. Europaparlamentet understryker att datadelning inom logistiken visserligen bidrar till att göra leveranskedjor mer effektiva, smidiga och resilienta, men att användningen i hamnar av plattformar som ägs, kontrolleras eller påverkas av tredjeländer medför ekonomiska och strategiska risker för EU och bör förhindras.
24. Europaparlamentet beklagar djupt att EU:s hamnar missbrukas av kriminella organisationer som viktiga införselställen för olaglig narkotika, vilket påverkar samhället som helhet och undergräver säkerheten för hamnar, närliggande städer och deras invånare. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram åtgärder för ett effektivt europeiskt samarbete för att bekämpa narkotikahandel, extraktion och kriminell underminering. Parlamentet välkomnar kommissionens färdplan av den 18 oktober 2023 för att bekämpa narkotikahandel och organiserad brottslighet, och understryker att det behövs en samordnad EU-strategi för att bekämpa alla typer av gränsöverskridande organiserad brottslighet.

25. Europaparlamentet betonar att EU-hamnar är särskilt utsatta för olaglig handel med andra olagliga produkter såsom vapen eller förfälskade varor, samt för tull- och momsbedrägerier, och att även kampen mot sådan verksamhet måste intensifieras. Parlamentet understryker i detta avseende att hamnledningsorgan och brottsbekämpande myndigheter måste samarbeta, bland annat i fråga om användningen av digitala verktyg och data för att säkerställa säkra och trygga hamnverksamheter. Enligt parlamentet bör hamnar ges tillgång till alla verktyg som de behöver för att bidra till sin säkerhet, när det finns tillräcklig rättslig grund för detta.
26. Europaparlamentet understryker att hamnarnas säkerhet är beroende av deras resiliens mot förändringar i miljön och klimatet. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att genomföra en studie för att analysera klimatriskerna för EU:s hamnar och tillhörande transportinfrastruktur, fastställa riskkategorier, t.ex. stigande havsnivåer, översvämningar och extrem hetta, analysera riskerna per region och fastställa åtgärder för att hantera dessa risker, inbegripet kostnaderna för åtgärderna och de investeringar som behövs. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att genomföra en långsiktig miljöriskbedömning av sin kritiska hamninfrastruktur och i god tid vidta anpassningsåtgärder.

Hamnarnas roll i energiomställningen

27. Europaparlamentet framhåller hamnarnas avgörande betydelse för energiomställningen enligt EU:s gröna giv, som energinav för omvandling, konditionering och lagring av energibärare, för energiproduktion, för import av kritiska råvaror, som nav för avskiljning och lagring av koldioxid, som servicestationer och tillverkningsnav för havsbaserade energianläggningar och som knutpunkter i transportsystem som stöder energiomställningen.
28. Europaparlamentet påminner om att EU har som mål att senast 2030 importera 10 miljoner ton förnybar vätgas, och att detta mål bara kan uppnås om den europeiska hamnstrategin innehåller en övergripande strategi för import, samordning och infrastrukturutveckling; dessutom bör strategin fastställas så snart som möjligt.
29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att möta det ökande behovet av investeringar i hamnar och terminaler och deras infrastruktur så att hamnarna kan axla sin roll i energiomställningen. Parlamentet uppmanar kommissionen att analysera och möta behovet av snabb tillståndsgivning för hamnutbyggnader mot bakgrund av energiomställningen, såsom utbyggnad av havsbaserad vindkraft, så att hamnarna inte blir en flaskhals i energiomställningen. Parlamentet understryker att det behövs en mer hållbar förvaltning av havs- och kustområden för att frigöra potentialen hos havsbaserad förnybar energi. Parlamentet uppmanar till användningen av hamnområden för solceller och vindkraft.
30. Europaparlamentet betonar vikten av större synergieffekter mellan det transeuropeiska transportnätet och det transeuropeiska energinätet.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inkludera hamnar i sin strategi för den cirkulära ekonomin och att bistå medlemsstater och lokala hamnmyndigheter genom att tillhandahålla vägledning om genomförandet av projekt som syftar till cirkularitet.

Parlamentet uppmanar kommissionen att lösa det växande problemet med oljeutsläpp i hamnar och sjöfartskanaler.

32. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppfylla sin trafikomställningsambition enligt den gröna given och anta de återstående utmaningarna för de inre vattenvägarna och, i synnerhet, godstransporterna på järnväg, för att stimulera användningen av dem i hamnar och i förbindelserna till inlandet.
33. Europaparlamentet understryker att en energiomställning i hamnarna, inom varvsindustrin och inom sjöfartssektorn inte kommer att vara möjlig utan kompetent arbetskraft och tillräcklig offentlig och privat finansiering. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att tillhandahålla framtidssäkrade yrkesutbildningar, utbildningar och möjlighet till livslångt lärande, och att främja en social dialog, för att sätta hamnarbetarna i centrum för den digitala och gröna omställningen och för att göra branschen mer attraktiv för kvinnor. Parlamentet framhåller återigen hur viktiga hamnarna är för samhället genom att de tillhandahåller många direkta och indirekta arbetstillfällen, och betonar behovet av att säkerställa rättvisa och säkra arbetsvillkor för alla hamn- och sjöfartsarbetare. Parlamentet framhåller att den senaste tidens kriser har tydliggjort att sjöfolk, besättningsmedlemmar, fiskare och hamnarbetare arbetar i samhällsviktig verksamhet och att deras välmående är avgörande för att hålla världen i rörelse.

Konkurrenskraften hos EU:s hamnar och företag

34. Europaparlamentet betonar att en av de viktigaste prioriteringarna för en europeisk hamnstrategi bör vara hamnarnas konkurrenskraft.
35. Europaparlamentet understryker att en förstärkning av EU-hamnarnas ekonomiska ställning och en förbättring av deras konkurrenskraft i en global ekonomi är avgörande för att begränsa utländskt inflytande och säkerhetsrisker samt för EU:s leveranskedjesuveränitet. Parlamentet anser att EU-lagstiftningen inte får undergräva EU-hamnarnas konkurrenskraft och skapa koldioxidläckage och företagsflykt till hamnar utanför EU.
36. Europaparlamentet betonar risken för att containeromlastningsverksamhet utlokaliseras till hamnar utanför EU i syfte att kringgå kraven i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem¹⁵ och förordningen om FuelEU Maritime¹⁶. Parlamentet efterlyser en strikt tillämpning av bestämmelserna om övervakning av omlastning i dessa två rättsakter för att sådant beteende ska kunna upptäckas och förbjudas, samt en bedömning av huruvida dessa bestämmelser är tillräckliga för att effektivt avskräcka från kringgående beteende som skadar både miljön och tillväxten och sysselsättningen i Europa och huruvida ytterligare åtgärder är nödvändiga.

¹⁵ [Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG \(EGT L 275, 25.10.2003, s. 32\).](#)

¹⁶ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG \(EUT L 234, 22.9.2023, s. 48\).](#)

37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att analysera och gripa sig an EU-hamnarnas investeringsbehov så att de kan fortsätta att vara konkurrenskraftiga i framtiden, och arbeta för ett stabilare investeringsklimat, inbegripet transparenta och förutsägbara investeringsbedömningar, både för offentliga och privata investeringar.
38. Europaparlamentet understryker att man, i syfte att upprätthålla EU-hamnarnas konkurrenskraft och säkerställa att en eventuell europeisk hamnstrategi fungerar väl, bör undvika alltför stora administrativa bördor, eftersom de kan undergräva hur en sådan strategi fungerar.
39. Europaparlamentet betonar att en konsekvent europeisk hamnstrategi är nödvändig för att säkerställa rättvis konkurrens. Parlamentet uppmanar till ökat samarbete mellan EU:s hamnar och undanröjande av skadliga metoder såsom underprissättning.
40. Europaparlamentet anser att en välfungerande tullunion är grundläggande för EU:s konkurrenskraft, hållbarhet och resiliens. Parlamentet anser att en reformerad och förstärkt tullunion med en gemensam tullkodex kommer att bevara den inre marknadens integritet, bidra till att upprätthålla EU:s konkurrenskraft i den gröna och den digitala omställningen och undvika otillbörlig konkurrens mellan EU-hamnar.
41. Europaparlamentet betonar att skillnader i tullförfaranden vid EU:s införselportar till tullunionen ofta snedvrider handelsflödena och äventyrar den inre marknadens integritet.
42. Europaparlamentet påminner om att det är viktigt att ha harmoniserade tullkontroller på plats i alla EU-hamnar för att undvika olika tillämpning av sanitära standarder och standarder för tillbörlig aktsamhet. Parlamentet insisterar på att kommissionen ska säkerställa att tullkontrollerna i hela EU följer samma standarder med hjälp av en direkt, enhetlig tullkontrollmekanism, i samordning med medlemsstaterna och i full överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen.
43. Europaparlamentet påminner om att hamnar inte är fristående tillgångar eftersom de ingår i ett omfattande vattenvägs ekosystem av sjöfartslogistik och industri- och leveranskedjor som drivs av efterfrågan från europeiska importörer och exportörer.
44. Europaparlamentet är bekymrat över att EU:s rederier ställs inför restriktiv lagstiftning om sjöfartscabotage i Kina, som i själva verket förbjuder dem att bedriva cabotageverksamhet mellan kinesiska hamnar, medan cabotageverksamhet utgör en central del av de kinesiska rederiernas affärsmodell i och mellan vissa EU-hamnar. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheten att införa en EU-lag om sjöfartscabotage som bygger på ömsesidighet och som skulle kunna tillämpas på vissa rederier från länder utanför EU, till exempel Kina. Parlamentet påminner om att bristen på ömsesidiga investeringar i hamnar skadar EU:s intressen.
45. Europaparlamentet framhåller den viktiga roll som EU:s initiativ Global Gateway spelar som ett strategiskt globalt alternativ till det kinesiska initiativet Nya Sidenvägen (Belt and Road Initiative). Parlamentet betonar potentialen i Global Gateway-projekt inom sjöfartsindustrin (t.ex. hamninfrastruktur, inlandsvägs- och järnvägsanslutningar, förnybar vätgas) för att skapa ett nätverk av hamnar som underlättar handel och investeringar samt ömsesidigt fördelaktiga partnerskap.

46. Europaparlamentet betonar att man snarast behöver förbättra inlandsförbindelsernas styrka, kapacitet och resiliens, särskilt de förbindelser som ingår i TEN-T-nätet, med beaktande av behovet av utsläppsminskningar och energieffektivitet och med syftet att i så stor utsträckning som möjligt ställa om inlandstransporterna till järnvägar och inre vattenvägar samtidigt som man även förbereder sig för effekterna av klimatförändringarna, till exempel extrema väderhändelser och låga vattennivåer på inre vattenvägar.
47. Europaparlamentet föreslår att kommissionen inrättar en ”atlas” över EU-hamnar som bland annat visar tillgången till landströmsförsörjning och alternativa bränslen i EU:s kommersiella hamnar, inlandsinfrastruktur (särskilt järnväg) och farleder, och som eventuellt skulle kunna bygga vidare på de interaktiva kartorna i TENtec-systemet och Europeiska observatoriet för alternativa bränslen, men som även bör omfatta mindre hamnar och innehålla mer information. Parlamentet anser att en sådan kartläggning skulle kunna bidra till att skapa en övergripande faktagrund för den fortsatta utvecklingen av EU:s hamnar och relaterade industrier, såsom gods- och passagerartransport, kryssningstrafik, fiske, havsbaserad vindkraft, bunkring av bränsle och tillverkning.
48. Europaparlamentet understryker hur viktig sjöfartsindustrin, bland annat varvsindustrin och dess värdekedja, är för EU som en grund för att upprätthålla en blomstrande sjöfartssektor. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka och bedöma effekterna av Europas beroende av utländsk sjöfartsindustri, snarast fastställa en ambitiös europeisk strategi för sjöfartsindustrin och vidta adekvata åtgärder för att göra EU:s varv och hela deras leveranskedjor mer konkurrenskraftiga och resilienta.
49. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att införa en stödjande digital ram för att stimulera program för innovation och ytterligare digitalisering av hamnar, såsom program för smarta hamnar, i syfte att göra hamnarna mer effektiva, produktiva och hållbara. Parlamentet framhåller särskilt digitaliseringens potential för optimering av hamnanlöp (för att minska väntetiderna i kustvatten och hamnar), fartygsanlöp ”just-in-time”, avancerade navigationssystem (för bränslebesparingar och utsläppsminskningar), automatiska identifieringssystem (för ökad säkerhet till sjöss och bättre efterlevnad av miljöbestämmelser) samt för drönare och AI-lösningar som leder till bättre beslut om hamninfrastruktur.
50. Europaparlamentet betonar att hamnar behöver adekvat finansiering och adekvata finansieringsinstrument för att kunna förbli konkurrenskraftiga, spela en stödjande roll i den gröna omställningen och begränsa riskerna för utländsk påverkan. Parlamentet begär att anslagen till hamnar inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa ska höjas. Parlamentet understryker att det behövs privata investeringar i hamnar och att det är företag som står för sysselsättningen och innovationen i och omkring hamnar.

Slutsatser

51. Europaparlamentet efterlyser ett europeiskt hamntoppmöte för att arbeta vidare med ovannämnda frågor och undersöka möjligheterna till ett större samarbete mellan EU-hamnar i detta syfte.

52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att senast i slutet av 2024 lägga fram en övergripande EU-hamnstrategi som behandlar ovannämnda frågor.

o

o o

53. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

Med tanke på hamnarnas strategiska betydelse för den europeiska transportsektorn och den europeiska ekonomin som helhet uppmanar föredraganden kommissionen att i första hand föreslå en övergripande europeisk hamnstrategi som säkerställer de europeiska hamnarnas framtida konkurrenskraft och motståndskraft och förhindrar allt utländskt beroende inom denna sektor.

Efter Europas brutala konfrontation med sitt ensidiga energiberoende av Ryssland står unionen inför nya utländska beroendeförhållanden, denna gång inom transportsektorn. Under de senaste 20 åren har utländska statsägda aktörer från autokratiska regimer, såsom Kina, investerat avsevärt i hamnar.

Utländskt inflytande över europeisk kritisk infrastruktur är problematiskt, eftersom det kan undergräva enskilda medlemsstaters och hela unionens säkerhet, ekonomiska oberoende och resiliens. Genom att tillåta sådant utländskt inflytande blir EU alltmer ekonomiskt sårbart och utsatt för otillbörliga påtryckningar från autokratiska tredjeländer. När utländska parter får insikt i fullständiga flöden av varor som förs in i och ut ur EU ökar dessutom risken för spionage, vilket de nationella underrättelsetjänsterna redan har varnat för.

Det finns ingen enskild hamn eller medlemsstat som enkelt kan avveckla dessa investeringar, eftersom de måste beakta risken för att denna investering bara kommer att flyttas till en konkurrent i närheten eller till en angränsande medlemsstat. Därför är en gemensam europeisk strategi avgörande, särskilt eftersom en medlemsstats sårbarhet innebär sårbarhet för Europeiska unionen som helhet.

Samtidigt påpekar föredraganden att man, utöver att lösa säkerhetsriskerna med större europeiskt samarbete, reglering och tillsyn på alla nivåer, måste stärka EU-hamnarnas egna ekonomiska ställning och förbättra deras konkurrenskraft på global nivå. Hamnarna spelar en avgörande roll i energiomställningen och kan dra nytta av investeringar, innovation, digitalisering och lika villkor på global nivå.

För att vända trenden är det mycket viktigt att medlemsstaterna och hamnarna prioriterar en gemensam slagkraftig strategi för utvecklingen av vår kritiska infrastruktur. Utöver översynen av TEN-T-förordningen och den kommande översynen av förordningen om utländska direktinvesteringar uppmanar vi därför kommissionen att föreslå en övergripande europeisk hamnstrategi som säkerställer såväl de europeiska hamnarnas konkurrenskraft som deras ekonomiska oberoende i förhållande till aktörer från tredjeländer. Denna strategi måste sätta gränser för utländska investeringar för att förhindra närvaro från tredjeländer som kan undergräva säkerheten eller den allmänna ordningen i vår union. Den måste också skapa en ram som gör att europeiska offentliga och privata investerare investerar i kritisk hamninfrastruktur och gör inkörsportharna till vår ekonomi mer resilienta.

EU behöver ekonomisk öppenhet gentemot resten av världen via sina hamnar för att upprätthålla välbefinnande och behålla arbetstillfällena på hemmaplan. Men EU:s samarbete måste säkerställa att denna öppenhet inte kan missbrukas och omvandlas till en svaghet. Därför föreslår föredraganden en europeisk hamnstrategi. Vår framtida ekonomiska styrka och vårt strategiska oberoende kommer att vara beroende av den.

BILAGA: ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR MOTTAGIT SYNPKUNKTER FRÅN

Föredraganden förklarar, i enlighet med artikel 8 i bilaga I till arbetsordningen, att han har mottagit synpunkter från följande enheter eller personer i samband med att betänkandet utarbetades, fram till dess att det antogs i utskottet:

Enhet och/eller person
Mercator Institute for Chinese Studies (MERICS)
The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw)
European Seaports Organisation (ESPO)
Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
Hamburg Port Authority (HPA)
Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
The United Kingdom Mission to the European Union

Ovanstående förteckning upprättas uteslutande på föredragandens ansvar.

28.11.2023

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INTERNATIONELL HANDEL

till utskottet för transport och turism

Utarbeta en omfattande europeisk hamnstrategi
(2023/2059(INI))

Föredragande av yttrande: Iuliu Winkler

FÖRSLAG

Utskottet för internationell handel uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande förslag i det förslag till rekommendation som antas:

- A. De europeiska hamnarna är en viktig pulsåder för EU:s och världens handel: 74 % av alla varor förs in i eller ut ur EU sjövägen. Förutom att hamnarna har en strategisk funktion så spelar de också en allt viktigare roll som bas för europeiska regioners sociala och ekonomiska tillväxt samt i tillhandahållandet, produktionen, ombesörjandet och lagringen av energi, och i miljöanpassningen av transport och industri.
- B. Hamnar är inte bara slutdestinationen för handelsflöden utan också knutpunkter i internationella nätverk av värde- och leveranskedjor och regionala handelsflöden, tillsammans med järnvägs-, väg- och luftfartslinor, och de behöver ägnas lika stor uppmärksamhet i fråga om säkerhet, resiliens och konkurrenskraft.
 1. Europaparlamentet betonar att de europeiska hamnarna är infrastruktur som är kritisk för EU:s arbete med att göra leveranskedjorna mer resilienta, särskilt på viktiga områden med kopplingar till den gröna och den digitala omställningen och för att främja energisäkerhet. Parlamentet betonar att hamnar var avgörande för att säkerställa kontinuiteten i nödförsörjningskedjor under pandemin.
 2. Europaparlamentet påpekar att i den nya geopolitiska situationen, i kölvattnet av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, spelar hamnarna en mycket viktig roll för upprätthållandet av handelsflöden och leveranskedjor samt för inrättandet av nya alternativa transportvägar, inklusive humanitära korridorer och solidaritetskorridorer, samtidigt som de bygger resiliens genom diversifiering. Parlamentet understryker vidare att europeiska hamnar är avgörande för att upprätthålla energiförsörjningen och minska energiberoendet av Ryssland och för att på kort sikt stärka Europa genom att främja utvecklingen av alternativa transportvägar för gasleveranser och till en större lagring av gas. Parlamentet betonar samtidigt att hamnar kommer att spela en viktig roll i miljöanpassningen av transporter, industri och energi.
 3. Europaparlamentet är medvetet om att de medlemsstater som gränsar till Ryssland möter nya logistiska utmaningar, och eftersom välfungerande hamnar är avgörande för

att bemöta dessa utmaningar bör EU ägna hamnarna i dessa medlemsstater särskild uppmärksamhet.

4. Europaparlamentet understryker att hamnar utgör en viktig tillväxtmotor, men att de också kan vara en strategisk källa till sårbarhet som kräver prioriterad uppmärksamhet på EU-nivå.
5. Europaparlamentet konstaterar att europeiska hamnar påverkar den regionala ekonomin och samhället, och att de är utsatta för en hög säkerhetsrisk. Parlamentet betonar att europeiska hamnar bör ges extra skydd, eftersom de är anläggningar som är kritiska för medlemsstaterna.
6. Europaparlamentet anser att europeiska hamnar måste utvecklas för att kunna stödja EU:s mål att arbeta för en internationell regelbaserad handel som gynnar tillväxt och välbefinnande globalt.
7. Europaparlamentet betonar att en öppen, rättvis, hållbar och bestämd EU-handelspolitik, i kombination med ambitiösa och välavvägda handelsavtal, är avgörande för de europeiska hamnarnas konkurrenskraft och resiliens och för Europas tillväxt, jobb och välbefinnande. Parlamentet betonar att Europas långsiktiga konkurrenskraft är beroende av ett globalt regelbaserat system som säkerställer lika villkor för alla.
8. Europaparlamentet är medvetet om att Europas varvsindustriella kapacitet är avgörande för EU:s maritima strategiska oberoende, innovation och hållbara tillväxt, samt för EU:s ambitioner att leda den gröna och den digitala omställningen, som är sammankopplade. Parlamentet anser att EU:s förordning om utländska subventioner och autonoma verktyg är mycket viktig för att bevara och främja den europeiska maritima industriella basen.
9. Europaparlamentet påminner om att EU måste hitta en balans mellan att attrahera utländska investeringar och skydda sin kritiska infrastruktur, inbegripet sina hamnars integritet.
10. Europaparlamentet noterar att verksamheten i och vidareutvecklingen av Europas hamnar är en komplicerad fråga som kräver ett lämpligt angreppssätt över flera funktionella dimensioner, inte enbart i fråga om infrastruktur eller överbyggnad, utan framför allt avseende handelsförbindelser, säkerhet och it-system.
11. Europaparlamentet betonar att en konsekvent europeisk hamnstrategi är nödvändig för att säkerställa rättvis konkurrens. Parlamentet uppmuntrar till ökat samarbete mellan EU:s hamnar och undanröjande av skadliga metoder såsom underprissättning.
12. Europaparlamentet uttrycker oro över potentiell otillbörlig konkurrens från hamnar i tredjeländer eftersom de är undantagna från tillämpningen av systemet för handel med utsläppsrätter i den europeiska sjöfarten.
13. Europaparlamentet noterar att genomförandet av ny eller pågående EU-lagstiftning, även på handelsområdet, kräver ett effektivt verkställande från EU:s och dess medlemsstaters sida, liksom fortsatta investeringar och utbildning för hamnoperatörer och hamnmyndigheter, bland annat när det gäller skyldigheter som härrör från 55 % - paketet, eller för att göra det möjligt för EU:s hamnar att spela en roll i den gröna omställningen genom att tillgodose efterfrågan på viktiga områden såsom import av

vätgas. Parlamentet påminner om betydelsen av lika villkor globalt på detta viktiga område.

14. Europaparlamentet betonar att gräns- och tullmyndigheter behöver få tillräckliga resurser för att bättre kunna kontrollera efterlevnaden av EU-lagstiftningen.
15. Europaparlamentet påminner om EU:s mål att senast 2030 importera 10 miljoner ton förnybar vätgas. För att detta mål ska kunna uppnås behöver den europeiska hamnstrategin innehålla en övergripande strategi för import, samordning och infrastrukturutveckling, och den bör fastställas så snart som möjligt. Parlamentet konstaterar att i och med den europeiska gröna given och uppdaterade energistrategier håller de europeiska hamnarna på att utvecklas till centrala energinav, och att denna framväxande roll måste erkännas och på lämpligt sätt betonas i framtida finansieringsstrategier och infrastrukturutveckling.
16. Europaparlamentet framhåller vidare att EU-program behöver stödja hamnar såsom knutpunkter i linje med Fonden för ett sammanlänkat Europa, och därigenom främja den digitala och den gröna omställningen på områden såsom elektrifiering, 5/6G-investeringar och vätgas.
17. Europaparlamentet understryker att utrikeshandel och utländska investeringar i vissa fall kan leda till säkerhetsbrister, framför allt när det gäller utländskt ägande av, kontroll av eller tillgång till EU:s kritiska infrastruktur, såsom europeiska hamnar. Parlamentet noterar i detta avseende vissa specifika hamnar som inte bara tillhandahåller logistisk infrastruktur utan också bidrar till det europeiska försvarssystemet. Parlamentet efterlyser ökad vaksamhet och mer samordning på EU-nivå, bland annat i fråga om underlättande av informationsutbyte och relevanta säkerhetsriktlinjer för nationella och privata aktörer. Parlamentet uppmantrar de nationella myndigheterna i EU:s medlemsstater att ge hög prioritet åt skyddet av kritisk infrastruktur.
18. Europaparlamentet anser att utländska investeringar i viktig och kritisk infrastruktur som skulle kunna möjliggöra ett faktiskt deltagande i eller en faktisk kontroll (direkt eller indirekt) av förvaltningen av hamnar bör granskas noggrant. Parlamentet understryker att utländska investeringar från statligt stödda företag eller statliga subventioner av alla slag som möjliggör ett faktiskt deltagande i eller direkt eller indirekt kontroll av förvaltningen av hamnen bör undvikas. Parlamentet anser att man, i syfte att göra Europa mer resilient, måste säkerställa konkurrens på lika villkor, och att lika villkor för alla och Europas konkurrenskraft inte får urholkas av snedvridande utländska subventioner i europeiska hamnar.
19. Europaparlamentet understryker att kinesiska statsägda företag har försökt förvärva majoritetsandelar eller kontrollerande andelar i ett antal europeiska hamnar, och att de för närvarande beräknas ha fullständig eller partiell kontroll av 14 hamnar i Europeiska unionen och 10 % av den europeiska sjöfarten. Parlamentet varnar för att detta inte görs enbart i strikt ekonomiskt intresse, utan att dessa investeringar också är en del av den kinesiska regeringens så kallade internationella havsförvaltning, som omsätts i strategier såsom initiativet Nya Sidenvägen, som är en strategi som syftar till att skaffa sig inflytande över viktig europeisk marin infrastruktur och en särskilt viktig fråga om ekonomisk säkerhet i den rådande geopolitiska konkurrensen. Parlamentet är övertygat om att de bilaterala handels- och investeringsförbindelserna mellan EU och Kina är

strategiskt viktiga, för med sig strategiska utmaningar och bör vara regelbaserade och utgå från det multilaterala handelssystemet och principen om ömsesidighet, och med tydlig europeisk kontroll av dess kritiska infrastruktur. Parlamentet betonar i detta sammanhang att Kina förväntas stödja en ambitiös reform av WTO. Parlamentet insisterar på mer ömsesidighet och förespråkar kraftfulla EU-åtgärder mot orättvisa kinesiska bestämmelser och metoder.

20. Europaparlamentet uppmuntrar de nationella hamnmyndigheterna, medlemsstaterna och kommissionen att ta fram ett lämpligt format för strategiskt samarbete mellan europeiska hamnar i syfte att minimera risken för att utomstående aktörer spelar ut dem mot varandra.
21. Europaparlamentet uppmärksammar att det är förbjudet för europeiska fartyg att utföra cabotage mellan kinesiska hamnar och mellan amerikanska hamnar, och efterlyser större ömsesidighet och inrättande av en EU-omfattande mekanism för att se över ömsesidigheten i syfte att göra det möjligt för EU att fastställa graden av öppenhet på utländska marknader för europeiska speditörer.
22. Europaparlamentet upprepar att de europeiska hamnarnas och annan handelsrelaterad kritisk infrastrukturs oberoende, konkurrenskraft och säkerhet måste vara en integrerad del av den europeiska strategin för ekonomisk säkerhet¹ i linje med EU:s riskminskningsparadigm.
23. Europaparlamentet betonar att en europeisk hamnstrategi måste innehålla åtgärder för att förhindra att ett oligopol inom linjerederier dominerar logistiken både på land och till havs, och att man omedelbart måste upphöra med den nuvarande förmånliga skattebehandlingen för linjerederier för att säkerställa rättvis konkurrens och lika villkor. Parlamentet konstaterar att denna gynnsamma behandling har gett dessa företag marknadsinflytande och gjort det möjligt för dem att etablera sig i andra segment i logistiksektorn, och att dessa skillnader i konkurrens och skatteregler gör det möjligt för dominerande enheter inom containersjöfarten att utöva otillbörlig påverkan på hamn- och inlandslogistiken.
24. Europaparlamentet betonar Arktis strategiska betydelse och ekonomiska potential, och därmed EU:s behov av att bättre förstå hur den arktiska sjöfartsindustrin fungerar och attrahera nya investeringar i området.
25. Europaparlamentet begär att fartyg vars sista eller nästa anlöpshamn ligger i Ryska federationen ska nekas tillträde till alla EU-hamnar, utom om det föreligger nödvändiga motiverade humanitära skäl.
26. Europaparlamentet påminner om att förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar² behandlar risker för säkerheten och den allmänna ordningen till följd av investeringar från länder utanför EU, inbegripet de som rör europeiska hamnar.

¹ [Gemensamt meddelande från Europeiska kommissionen och den höga representanten av den 20 juni 2023 om en europeisk strategi för ekonomisk säkerhet \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

² [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen \(EUT L 79I, 21.3.2019, s. 1\).](#)

27. Europaparlamentet ser fram emot den kommande översynen av förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram ett ambitiöst lagstiftningsförslag som på ett adekvat sätt tar itu med alla kryphål som har uppstått i samband med genomförandet av förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar, även när det gäller kritisk europeisk infrastruktur. Parlamentet efterlyser ett förstärkt instrument som är mer samstämt i fråga om definitioner, tillämpningsområde och de nationella granskningsystemens förfarandemässiga aspekter. Parlamentet uppmanar medlemsstater som ännu inte har antagit nationella granskningsystem att göra detta utan dröjsmål. Parlamentet anser att bedömningar på grundval av förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar bör göras inom en rimlig tidsfrist med beaktande av konfidentialitet under granskningsprocessen, i syfte att säkerställa rättslig förutsebarhet för potentiella investerare och aktörer och se till att Europa fortsätter att vara attraktivt för nya investeringar.
28. Europaparlamentet framhåller den betydande roll som Global Gateway skulle kunna spela för att stärka europeiska hamnars nätverk med tredjeländer, underlätta handel och öka investeringsmöjligheter, och därmed skapa ömsesidigt fördelaktiga partnerskap och främja hållbara värdekedjor. Parlamentet påminner om den roll som ekonomisk diplomati, inbegripet dess parlamentariska dimension, spelar för att främja sådana europeiska flaggskeppsinitiativ och stärka internationella partnerskap för resilient, hållbar och diversifierad handel.
29. Europaparlamentet betonar i detta sammanhang att denna strategi också måste bidra till att stärka partnerländerna, särskilt deras oberoende i fråga om kritisk strategisk infrastruktur, för att förhindra att kontrollen av dem tas över av utländska investerare med tvetydiga mål.
30. Europaparlamentet betonar än en gång att de europeiska hamnarnas konkurrenskraft behöver upprätthållas, inbegripet tillhörande tekniska innovationer och färdigheter för EU:s handelspolitik. Parlamentet anser att en övergripande europeisk hamnstrategi måste skapa samstämmighet, stabilitet och förutsägbarhet för ett strategiskt tillväxtområde, vilket skulle främja potentialen för utveckling av europeiska operatörer, skeppsbyggare och sjöfolk. Parlamentet är övertygat om att en sådan strategi skulle vara i linje med kommissionens meddelande om ekonomisk säkerhet, och göra leveranskedjorna mer resilienta genom att stärka dem internt, tillsammans med utbuds- och efterfrågespekterna av värdekedjor för sådan kritisk infrastruktur.
31. Europaparlamentet understryker vikten av en sund, konkurrenskraftig och diversifierad sjöfarts- och logistikmiljö för hamnar. Parlamentet pekar dock på det ökande marknadsinflytande som ett litet antal berörda parter, särskilt rederier, har, vilket riskerar att påverka en rättvis maktbalans och lika villkor mellan de olika aktörerna i hamnekosystemet. Parlamentet betonar därför att det behövs en ändamålsenlig och tidig dialog mellan hamnar och andra logistikaktörer för att säkerställa välfungerande leveranskedjor och undvika strandade tillgångar.
32. Europaparlamentet betonar att ukrainska hamnar och terminaler behöver ses som en integrerad del av det europeiska hamn- och handelssystemet redan i dag. Parlamentet välkomnar det stöd som europeiska operatörer i dessa hamnar har gett sin lokala personal sedan kriget bröt ut. Parlamentet är medvetet om att dessa operatörer idag står

inför stora ekonomiska utmaningar till följd av Rysslands olagliga krig i Ukraina. Parlamentet anser att dessa hamnar och terminaler kan – och bör – spela en avgörande roll i återuppbyggnaden av landet.

33. Europaparlamentet understryker i detta sammanhang vikten av att stärka de europeiska hamnarnas roll när det gäller att underlätta transiteringen av spannmål med ursprung i Ukraina i syfte att avlasta fastlandsrutten, och på så sätt bidra till att ukrainska spannmål när tredjeländer som behöver det.
34. Europaparlamentet betonar att de europeiska hamnarnas konkurrenskraft behöver skyddas, och att man behöver säkerställa en gedigen bedömning av lagstiftningsåtgärder som kan orsaka företagsflykt och förlorad konkurrenskraft till fördel för hamnar utanför EU. Parlamentet anser att Europas hamnar måste få ytterligare egenmakt, inbegripet på EU-nivå, så att de kan spela sin avgörande och viktiga roll som portaler för handel och som partner i energiomställningen.
35. Europaparlamentet framhåller den viktiga verktygslåda med självständiga lagstiftningsinstrument som står till EU:s och dess medlemsstaters förfogande för att säkerställa EU-hamnarnas integritet.
36. Europaparlamentet anser att en välfungerande tullunion är grundläggande för EU:s konkurrenskraft, hållbarhet och resiliens. Parlamentet anser att en reformerad och förstärkt tullunion med en gemensam tullkodex kommer att bevara den inre marknadens integritet, bidra till att upprätthålla EU:s konkurrenskraft i den gröna och den digitala omställningen och undvika otillbörlig konkurrens mellan EU-hamnar.
37. Europaparlamentet betonar att skillnader i tullförfaranden vid EU:s införselportar till tullunionen ofta snedvrider handelsflödena och äventyrar den inre marknadens integritet.
38. Europaparlamentet påminner om att det är viktigt att ha harmoniserade tullkontroller på plats i alla EU-hamnar för att undvika olika tillämpning av sanitära standarder och standarder för tillbörlig aktsamhet. Parlamentet vidhåller att kommissionen behöver se till att tullkontrollerna i hela EU följer samma standarder med hjälp av en direkt, enhetlig tullkontrollmekanism, i samordning med medlemsstaterna och i full överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen.

**BILAGA: ENHETER ELLER PERSONER
SOM FÖREDRAGANDEN AV YTTRANDE HAR MOTTAGIT SYNPUNKTER FRÅN**

Föredraganden förklarar, i enlighet med artikel 8 i bilaga I till arbetsordningen, att han har mottagit synpunkter från följande enheter eller personer i samband med att yttrandet utarbetades, fram till dess att det antogs i utskottet:

Enhet och/eller person
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

Ovanstående förteckning upprättas uteslutande på föredragandens ansvar.

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Antagande	28.11.2023
Slutomröstning: resultat	+ : 34 - : 0 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP
I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET**

34	+
ECR	Bourgeois Geert, Hoogeveen Michiel, Zahradil Jan
NI	Beghin Tiziana, Puigdemont i Casamajó Carles
PPE	Asimakopoulou Anna-Michelle, Caspary Daniel, Hübner Danuta Maria, Kemp Martine, Mato Gabriel, Seekatz Ralf, Warborn Jörgen, Winkler Iuliu, Zoido Álvarez Juan Ignacio
Renew	Andrews Barry, Karlsbro Karin, Rafaela Samira, Rinzema Catharina, Vedrenne Marie-Pierre
S&D	De Castro Paolo, Kumpula-Natri Miapetra, Lange Bernd, Marques Margarida, Moreno Sánchez Javier, Rodríguez-Piñero Inma, Schuster Joachim, Tudose Mihai, Van Brempt Kathleen
The Left	Maurel Emmanuel, Scholz Helmut
Verts/ALE	Bricmont Saskia, Gregorová Markéta, Hautala Heidi, Matthieu Sara

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Antagande	7.12.2023
Slutomröstning: resultat	+ : 39 - : 0 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 209.7)	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

**SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP
I DET ANSVARIGA UTSKOTTET**

39	+
ECR	Lundgren Peter, Mozdzanowska Andzelika Anna, Poreba Tomasz Piotr, Rookmaker Dorien, Zlotowski Kosma
ID	Campomenosi Marco
NI	Furore Mario
PPE	Berendsen Tom, Braunsberger-Reinhold Karolin, Gieseke Jens, Lukacijewska Elzbieta Katarzyna, Monteiro de Aguiar Cláudia, Novak Ljudmila, Pirchner Wolfram, Thaler Barbara, Tomac Eugen, Vozemberg-Vrionidi Elissavet, Vuolo Lucia
Renew	Bauzá Díaz José Ramón, Bilbao Barandica Izaskun, Glück Andreas, Kovarik Ondrej, Nagtegaal Caroline, Rasmussen Bergur Løkke, Riquet Dominique
S&D	Cerdas Sara, García Muñoz Isabel, Grapini Maria, Liberadzki Boguslaw, Rudner Thomas, Tax Vera, Ujhelyi István, Van Brempt Kathleen, Variati Achille
Verts/ALE	Dalunde Jakop G., Delli Karima, Marquardt Erik, Metz Tilly, Stefanuta Nicolae

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster