



2023/2059(INI)

18.9.2023

ONTWERPVERSLAG

over de ontwikkeling van een alomvattende Europese havenstrategie
(2023/2059(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Tom Berendsen

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	8

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over de ontwikkeling van een alomvattende Europese havenstrategie (2023/2059(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name titel XVIII,
- gezien de mededeling van de Commissie van 1 juni 2023 getiteld “Maritieme veiligheid: de kern van schone en moderne scheepvaart” (COM(2023)0268),
- gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 10 maart 2023 betreffende de actualisering van de strategie van de EU voor maritieme veiligheid en haar actieplan “Een versterkte EU-strategie voor maritieme veiligheid voor evoluerende maritieme bedreigingen” (JOIN(2023)0008),
- gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 1 december 2021, getiteld “De Global Gateway” (JOIN(2021)0030),
- gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 12 maart 2019 getiteld “EU-China – Een strategische visie” (JOIN(2019)0005),
- gezien het “Fit for 55”-pakket van de Commissie van 14 juli 2021 betreffende de verwezenlijking van de Europese Green Deal,
- gezien de mededeling van de Commissie van 23 mei 2013 getiteld “Havens: een motor voor groei”(COM(2013)0295),
- gezien Verordening (EU) 2023/XXXX van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 (*nog te controleren*) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU,
- gezien Verordening (EU) 2023/XXXX van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG,
- gezien Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad¹,

¹ [PB L 333 van 27.12.2022, blz. 164.](#)

- gezien Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014²,
 - gezien Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot vaststelling van een kader voor de screening van buitenlandse directe investeringen in de Unie³,
 - gezien Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens⁴,
 - gezien Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit 661/2010/EU⁵,
 - gezien het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013(COM(2021)0812),
 - gezien zijn resolutie van 16 september 2021 over een nieuwe EU-strategie ten aanzien van China⁶,
 - gezien zijn resolutie van 27 april 2021 over technische en operationele maatregelen voor efficiënter en schoner zeevervoer⁷,
 - gezien zijn resolutie van 12 maart 2019 over de veiligheidsdreigingen in verband met de toenemende technologische aanwezigheid van China in de EU en mogelijke maatregelen op EU-niveau om deze tegen te gaan⁸,
 - gezien artikel 54 van zijn Reglement,
 - gezien het advies van de Commissie internationale handel,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0000/2023),
- A. overwegende dat onze havens de toegangspoorten van de Europese Unie tot de wereld vormen en daardoor een cruciale rol spelen voor onze economie, welvaart en werkgelegenheid, zowel door de handel te vergemakkelijken als door de energietransitie te ondersteunen;
- B. overwegende dat havens een essentiële openbare dienst verlenen en als zodanig moeten worden gewaardeerd;

² [PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38.](#)

³ [PB L 79I van 21.3.2019, blz. 1.](#)

⁴ PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1.

⁵ [PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1.](#)

⁶ PB C 117 van 11.3.2022, blz. 40.

⁷ [PB C 506 van 15.12.2021, blz. 12.](#)

⁸ PB C 23 van 21.1.2021, blz. 2.

- C. overwegende dat concurrentie tussen havens weliswaar gunstig is, maar dat een “race to the bottom” ten koste van de veiligheid, of grotere buitenlandse controle via investeringen, moeten worden vermeden;
- D. overwegende dat entiteiten van buiten de EU hun strategische belangen in Europese havens en haveninfrastructuur hebben vergroot;
- E. overwegende dat de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne eens te meer heeft aangetoond welke onaanvaardbare risico's verbonden zijn aan de afhankelijkheid in strategische sectoren van één enkel niet-EU-land;

Buitenlandse invloed

1. wijst erop dat inlichtingendiensten herhaaldelijk hebben gewaarschuwd voor de risico's van economische afhankelijkheid, spionage en sabotage als gevolg van de financiële betrokkenheid van entiteiten uit niet-EU-landen bij onze kritieke infrastructuur en strategische sectoren, zoals havens⁹;
2. roept de Commissie op een strategisch beleidskader van de EU voor te stellen om de invloed en operationele controle van niet-EU-landen in de havens van de EU en in de processen en activiteiten van deze havens in het achterland te beperken;
3. verzoekt de Commissie voortdurend toezicht te houden op en verslag uit te brengen over de invloed van niet-EU-landen in de havens en het terminalbeheer in de EU en in de mondiale containervaart, en de mogelijke verbanden tussen de acties van specifieke niet-EU-landen in deze sectoren te beoordelen;
4. benadrukt dat het beperken van buitenlandse investeringen in een individuele haven in een lidstaat de concurrentiepositie van die haven ten opzichte van naburige havens die deze beperkingen niet hebben, negatief kan beïnvloeden, hetgeen de noodzaak van een gezamenlijke Europese strategie onderstreept;
5. benadrukt dat er op EU-niveau weliswaar beschermingsmechanismen zijn ingevoerd, zoals mededingingsregels en het screenen van buitenlandse directe investeringen, maar dat deze instrumenten ontoereikend zijn om de toenemende economische macht van externe partijen via individuele bedrijven aan te pakken en dat de doeltreffendheid ervan sterk afhangt van de tenuitvoerlegging door de afzonderlijke lidstaten;
6. wijst met nadruk op het belang van intensievere samenwerking binnen de EU bij het screenen en blokkeren van buitenlandse investeringen in kritieke infrastructuur die grote negatieve gevolgen kunnen hebben voor andere lidstaten of de gehele EU;
7. verzoekt de Commissie te onderzoeken en te beoordelen welke gevolgen verticale integratie in de maritieme logistiek, de groepsvrijstellingsverordening voor consortia en de vorming van containerallianties hebben voor de invloed van niet-EU-landen in EU-havens;

⁹ Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f76b037c88b27bbede038d38647642b408245240/pdf>.

8. onderstreept dat met name de gecombineerde Chinese aanwezigheid in de kernnetwerkhavens en -knooppunten van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) belangrijke gevolgen heeft voor de veerkracht van de afzonderlijke knooppunten en het netwerk als geheel;
9. moedigt de Commissie en de lidstaten aan om een risicobeoordeling uit te voeren van de invloed van China op de maritieme infrastructuur, met inbegrip van de gevolgen voor arbeid en milieu, afhankelijkheden, en een beoordeling van de knelpunten bij het vervoer van goederen van China naar de EU en bij overslag;
10. stelt voor dat alle lidstaten wetgeving invoeren om de controle over havens, terminals en andere maritieme infrastructuur te herkrijgen en dat ze noodplannen ontwikkelen voor het geval zich een ernstig conflict voordoet; wijst erop dat inlichtingendiensten herhaaldelijk hebben gewaarschuwd voor de risico's van economische afhankelijkheid, spionage en sabotage als gevolg van de financiële betrokkenheid van entiteiten uit niet-EU-landen bij onze kritieke infrastructuur en strategische sectoren, zoals havens;

Veiligheid

11. verzoekt de Commissie specifiek aandacht te besteden aan de noodzaak van het beperken van de risico's van spionage en sabotage in havens met een militaire functie, zoals havens die door de NAVO worden gebruikt;
12. verzoekt de Commissie aandacht te besteden aan het gebruik van betrouwbare technologie in de maritieme logistiek en bij het functioneren van containerterminals; uit zijn bezorgdheid over de toenemende afhankelijkheid van producenten van buiten de EU voor (grens)beveiligingsapparatuur in havens, alsook voor kadekranen die gegevens over de herkomst en bestemming van containers kunnen verzamelen;
13. benadrukt dat het cruciaal is dat alle actoren in onze havens een hoog niveau van cyberbeveiliging hanteren om spionage en ernstige verstoringen van havensystemen en -activiteiten te voorkomen;
14. beklemtoont dat het delen van gegevens in de logistiek weliswaar bijdraagt tot de efficiëntie, wendbaarheid en veerkracht van bevoorradingsketens, maar dat het gebruik van door niet-EU-staten gecontroleerde platforms in havens economische en strategische risico's voor de EU met zich meebrengt en moet worden voorkomen;
15. benadrukt dat via EU-havens grote hoeveelheden illegale drugs de EU binnenkomen en verzoekt de Commissie maatregelen voor te stellen voor effectieve Europese samenwerking ter bestrijding van de handel in en de extractie van drugs en van criminele ondermijning;

Rol van havens in de energietransitie

16. benadrukt dat havens een cruciale rol spelen in de energietransitie als energiehubs voor de conversie, bewerking en opslag van energiedragers, voor de invoer van kritieke grondstoffen, als onderhoudsstations voor offshore-energiefaciliteiten en als knooppunten in vervoerssystemen die de energietransitie ondersteunen;

17. verzoekt de Commissie in te spelen op de toenemende behoefte aan investeringen in havens en hun infrastructuur, zodat zij hun rol in de energietransitie kunnen vervullen;
18. wijst erop dat een energietransitie in havens niet mogelijk is zonder geschoolde arbeidskrachten;

Concurrentievermogen van havens en bedrijven in de EU

19. benadrukt dat versterking van de economische positie van de EU-havens en verbetering van hun concurrentievermogen in een mondiale economie cruciaal zijn om buitenlandse invloed en veiligheidsrisico's te beperken;
20. verzoekt de Commissie te analyseren welke investeringen havens nodig hebben om in de toekomst concurrerend te zijn en deze investeringen te bevorderen, en zich in te zetten voor een stabiel investeringsklimaat, met inbegrip van transparantie en voorspelbaarheid bij investeringsbeoordelingen;
21. wijst erop dat havens geen op zichzelf staande activa zijn, aangezien zij deel uitmaken van een uitgebreid systeem van maritieme logistiek en bevoorradingsketens die worden aangestuurd door de vraag van Europese importeurs en exporteurs;
22. is bezorgd over het feit dat scheepvaartmaatschappijen uit de EU geconfronteerd worden met restrictieve wetgeving inzake cabotage in het zeevervoer in China, die hen de facto verbiedt cabotageactiviteiten uit te voeren tussen Chinese havens, terwijl cabotageactiviteiten een kernelement vormen van het bedrijfsmodel van Chinese scheepvaartmaatschappijen in en tussen bepaalde havens in de EU; verzoekt de Commissie na te gaan of het mogelijk is een EU-verordening inzake cabotage in het zeevervoer vast te stellen die van toepassing zou kunnen zijn op verladers van buiten de EU;
23. benadrukt het belang van het Global Gateway-initiatief van de EU als strategisch mondiaal alternatief voor het Chinese Belt and Road-initiatief;
24. benadrukt dat de sterkte en de capaciteit van de verbindingen met het achterland dringend moeten worden verbeterd, met name de verbindingen die deel uitmaken van TEN-T;
25. Onderstreept het belang van de mariene industrie in de EU als basis voor het behoud van een bloeiende maritieme logistieke sector;
26. verzoekt de Commissie programma's voor innovatie en verdere digitalisering van havens te stimuleren, zoals programma's voor slimme havens, teneinde de efficiëntie, productiviteit en duurzaamheid van havens te verbeteren;

Conclusie

27. verzoekt de Commissie een alomvattende havenstrategie voor te stellen waarin bovengenoemde kwesties aan bod komen;
28. verzoekt zijn voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Gezien het strategische belang van havens voor de Europese vervoerssector en de Europese economie als geheel, roept de rapporteur de Europese Commissie op om met spoed een alomvattende Europese havenstrategie voor te stellen die het toekomstige concurrentievermogen en de veerkracht van de Europese havens waarborgt en buitenlandse afhankelijkheid in deze sector voorkomt.

Europa is op harde wijze geconfronteerd met zijn eenzijdige energieafhankelijkheid van Rusland, en nu krijgt de Unie te maken met het ontstaan van nieuwe buitenlandse afhankelijkheden, dit keer in de transportsector. De afgelopen twintig jaar hebben buitenlandse staatsbedrijven uit autocratische regimes, zoals China, fors geïnvesteerd in Europese havens.

Buitenlandse invloed op Europese kritieke infrastructuur is problematisch omdat het de veiligheid, economische onafhankelijkheid en veerkracht van individuele lidstaten en de Unie als geheel kan ondermijnen. Door dergelijke buitenlandse invloed toe te staan, wordt de EU economisch steeds kwetsbaarder en vatbaarder voor ontoelaatbare druk van autocratische derde landen. Bovendien neemt, wanneer buitenlandse partijen inzicht krijgen in volledige goederenstromen die de EU binnenkomen en verlaten, het risico op spionage toe - een risico waar nationale inlichtingendiensten al voor hebben gewaarschuwd.

Voor individuele havens of lidstaten is het niet eenvoudig om deze investeringen af te wijzen, omdat ze rekening moeten houden met het risico dat die investeringen dan gewoon naar een naburige concurrent of lidstaat gaan. Dit betekent dat een gezamenlijke Europese aanpak cruciaal is, vooral omdat een kwetsbaarheid in één lidstaat een kwetsbaarheid vormt voor de Europese Unie als geheel.

Tegelijkertijd wijst de rapporteur erop dat, naast het aanpakken van de veiligheidsrisico's via meer Europese samenwerking, regelgeving en handhaving op alle niveaus, het versterken van de eigen economische positie van de EU-havens en het verbeteren van hun concurrentievermogen op mondiaal niveau van cruciaal belang is. Havens spelen een cruciale rol in de energietransitie en daarom is het van belang dat er wordt geïnvesteerd in innovatie en digitalisering zodat er wereldwijd een gelijk speelveld ontstaat.

Om het tij te keren is het van cruciaal belang dat de lidstaten en de havens prioriteit geven aan de ontwikkeling van onze kritieke infrastructuur door middel van een gemeenschappelijke en strikte strategische aanpak. Daarom roepen we de Commissie op om, naast de herziening van de TEN-T-verordening en de aanstaande herziening van de DBI-verordening, een uitgebreide Europese havenstrategie voor te stellen die het concurrentievermogen van de Europese havens waarborgt en hun economische onafhankelijkheid van actoren uit derde landen garandeert. Deze strategie moet grenzen stellen aan buitenlandse investeringen om te voorkomen dat derde landen de veiligheid of openbare orde in onze Unie kunnen ondermijnen. De strategie moet ook het juiste kader creëren voor Europese publieke en private investeerders om te investeren in kritieke haveninfrastructuur en de veerkracht van deze toegangspoorten tot onze economie te versterken.

De EU kan niet zonder economische openheid naar de rest van de wereld, via haar havens, om

de welvaart en de werkgelegenheid in de EU te behouden. De EU moet er echter samen voor zorgen dat deze openheid niet wordt misbruikt en daardoor een zwakte wordt. Daarom stelt de rapporteur een Europese havenstrategie voor. Onze toekomstige economische kracht en strategische onafhankelijkheid zullen ervan afhangen.