

Brusel 9. června 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Datum: 8. června 2026

Příjemce: Delegace

Č. předchozího
dokumentu:

9714/26

Předmět: Závěry Rady o Strategii EU pro přístavy

Delegace naleznou v příloze závěry Rady o Strategii EU pro přístavy ve znění schváleném Radou na jejím zasedání konaném dne 8. června 2026.

Závěry Rady o Strategii EU pro přístavy

RADA EVROPSKÉ UNIE,

S OHLEDEM NA

- sdělení Komise o Strategii EU pro přístavy¹;
- sdělení Komise o Strategii EU pro námořní průmysl²;
- závěry Rady o „unijním odvětví vodní dopravy – vyhlídky do budoucnosti: Směrem k uhlíkově neutrálnímu, beznehodovému, automatizovanému a konkurenceschopnému unijnímu odvětví vodní dopravy“³;
- závěry Rady o „vnitrozemské vodní dopravě – odhalit její potenciál a prosazovat ji“⁴;
- závěry Rady o Strategii EU pro námořní průmysl⁵;
- závěry Rady o „prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“⁶;
- závěry Rady o Evropském paktu pro oceány⁷;
- závěry Rady o námořní bezpečnosti⁸;
- prohlášení ministrů Evropské unie odpovědných za námořní záležitosti učiněné v Lefkósii a týkající se zlepšování vzdělávání a odborné přípravy námořníků a podpory rovné účasti žen v odvětví lodní dopravy;

¹ Dokument ST 6926/26.

² Dokument ST 6987/26.

³ Dokument ST 8648/20.

⁴ Dokument ST 15144/18.

⁵ Dokument ST 10350/26.

⁶ Dokument ST 9976/17.

⁷ Dokument ST 15807/25.

⁸ Dokument ST 9946/21.

1. VÍTÁ sdělení Komise o Strategii EU pro přístavy jako komplexní rámec, který v návaznosti na přístavní politiku z roku 2013 řeší klíčové výzvy, jimž evropské přístavy, a to jak námořní, tak vnitrozemské, čelí v souvislosti s konkurenceschopností, udržitelností, odolností, bezpečností, správou digitalizace a sociálními aspekty; ZDŮRAZŇUJE, že je v souladu se zásadami zlepšování právní úpravy důležité zajistit přiměřené a efektivní provádění a zamezit zbytečné administrativní a finanční zátěži.
2. VYZÝVÁ Komisi, aby posoudila efektivitu stávajících fór na úrovni EU pro provádění této strategie a v případě potřeby zřídila fóra nová.
3. JE SI VĚDOMA, že evropské přístavy odbavují více než 74 % zboží, které přichází do Evropy nebo ji opouští, a přibližně 395 milionů cestujících ročně, což vytváří významnou ekonomickou hodnotu a značný počet pracovních míst; UZNÁVÁ, že strategická úloha přístavů se rozšířila a nyní zahrnuje i transformaci energetiky, energii z obnovitelných zdrojů na moři, průmyslové klastry, vojenskou mobilitu a bezpečnost, včetně vystavení riziku organizované trestné činnosti, hybridních hrozeb a nedovoleného obchodu, což má dopad na odolnost a integritu dodavatelských řetězců; ZDŮRAZŇUJE rozmanitost přístavních ekosystémů, včetně specifických geografických, podnebných a provozních rysů.
4. JE SI VĚDOMA, že existují námořní přístavy, které jsou vzhledem ke své jedinečné poloze obzvláště vystaveny vnějším hrozbám vojenské a geopolitické povahy pocházejícím ze zemí mimo EU; UZNÁVÁ proto, že námořní přístavy mají specifické potřeby, které jsou dány těmito vnějšími faktory; VYZÝVÁ k vytvoření nástrojů EU na podporu námořních přístavů.
5. JE SI VĚDOMA, že vnitrozemské přístavy jako nedílná součást transevropské dopravní sítě (TEN-T) hrají specifickou úlohu tím, že přispívají k multimodální logistice, dekarbonizaci dopravy a odolnosti dodavatelských řetězců; VYZÝVÁ k uplatňování diferencovaného a přiměřeného politického přístupu, který bude odrážet jejich specifické rysy.
6. JE SI VĚDOMA, že přístavy na ostrovech (coby hlavní institucionální zastánci unijní politiky týkající se území ostrovní povahy), v pobřežních, nejuvzdálenějších regionech a zámořských zemích a územích mají pro jejich území strategický význam; JE SI VĚDOMA, že tyto přístavy jsou obzvláště vystaveny konkurenčnímu tlaku, klimatickým a bezpečnostním rizikům a dodatečným nákladům a že malé a střední přístavy, a to i v řídce osídlených regionech, čelí podobným výzvám.

7. VYZÝVÁ k tomu, aby s přihlédnutím ke specifickým rysům těchto přístavů, včetně jejich úlohy v rámci bezpečnosti dodávek a vojenské mobility, byla v rámci relevantních nástrojů EU poskytována cílená a flexibilní podpora, přičemž je zároveň třeba nadále brát v potaz a podporovat klíčovou stimulující a strategickou úlohu evropských námořních a vnitrozemských přístavů sítě TEN-T, zajistit územní kontinuitu a řešit problémy přístavů v blízkosti uzlů mimo EU; ZDŮRAZŇUJE, že je zapotřebí uplatňovat přiměřený přístup k nejbližším regionům tím, že se budou systematicky posuzovat dopady legislativních návrhů EU na tyto regiony, zejména na fungování jejich přístavů.
8. KONSTATUJE, že regionální podmínky v celé Unii se značně liší a mohou provádění strategie různým způsobem ovlivnit, včetně zimních povětrnostních podmínek ovlivňujících provoz; PODTRHUJE skutečnost, že zimní povětrnostní podmínky v některých regionech mohou každý rok po dlouhou dobu provoz přístavů významně ovlivňovat; ZDŮRAZŇUJE, že k zajištění bezpečného a efektivního zimního provozu je zapotřebí zvláštní vybavení a provozní opatření; KLADE DŮRAZ na to, že je důležité tyto odlišné regionální podmínky zohlednit při vypracovávání a uplatňování relevantních opatření s cílem podpořit efektivní a odolné provádění v celé Unii.

II. POSÍLENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI, INOVACÍ A DIGITALIZACE

9. JE SI VĚDOMA, že námořní obchod je ze své podstaty globální a že na konkurenceschopnost mají vliv náklady, normy a regulační podmínky, a ZDŮRAZŇUJE, že je důležité zajistit rovné podmínky na mezinárodní úrovni a řešit narušení vyplývající z regulační asymetrie a praktik třetích zemí.
10. VÍTÁ hlavní zásady, které Komise stanovila pro podporu EU pro přístavní projekty ve třetích zemích, a ZDŮRAZŇUJE, že tato podpora by měla podléhat důkladné kontrole dopadů na konkurenceschopnost.
11. JE SI VĚDOMA ústřední úlohy přístavů z hlediska konkurenceschopnosti a odolnosti logistických řetězců a toho, že jsou vystaveny mezinárodní konkurenci, přičemž je třeba zajistit, aby byl v rámci projektů podporovaných EU ve třetích zemích zohledňován potenciální dopad na konkurenční postavení přístavů EU.
12. PODTRHUJE, že je důležité aktivně snižovat byrokracii a zjednodušovat postupy, a VYZÝVÁ Komisi a členské státy, aby určily a zavedly zjednodušující opatření.
13. PODPORUJE úsilí v rámci mezinárodních závazků o spravedlivý přístup na trh a VYZÝVÁ k zajištění vyvážených a nediskriminačních podmínek pro provozovatele z EU na přístavních trzích třetích zemí.

14. VÍTÁ záměr poskytnout pokyny pro posuzování zahraničních investic v přístavech EU a ZDŮRAZŇUJE, že je důležité provádět kontroly přiměřeným a nediskriminačním způsobem založeným na posouzení rizik, uplatňovat stávající rámce, zamezit duplikaci a zaručit právní jistotu a současně zajistit hospodářskou bezpečnost a usilovat o to, aby nedocházelo k nepřiměřenému zahraničnímu vlastnictví nebo kontrole kritické přístavní infrastruktury a operací, včetně zamezení rizikům spojeným s pronikáním organizované trestné činnosti, a to zejména v případě takové infrastruktury a operací, které jsou důležité z hlediska vojenské mobility a hospodářské bezpečnosti Unie; V této souvislosti ZDŮRAZŇUJE, že je třeba zachovat atraktivní investiční prostředí pro evropské přístavy a zamezit tomu, aby byli odrazováni důvěryhodní investoři; KONSTATUJE, že je třeba zajistit přístup k finančním zdrojům pro účely provádění investičních projektů v přístavech EU.
15. PODTRHUJE, že v rámci relevantních mezinárodních fór je třeba prosazovat zájmy EU, pokud jde o standardizaci přístavů; VYZÝVÁ členské státy, aby efektivně uplatňovaly stávající screeningové mechanismy a sdílely relevantní informace na úrovni EU.
16. PŘIPOMÍNÁ rozmanitost modelů správy přístavů a ZDŮRAZŇUJE, že tato rozmanitost musí být plně respektována.
17. JE SI VĚDOMA úlohy, kterou při získávání investic hrají koncesní smlouvy a smlouvy o nájmu pozemků, a VYZÝVÁ k tomu, aby byl i nadále uplatňován vyvážený politický přístup, který respektuje stávající modely správy přístavů a zároveň zajišťuje flexibilitu, odolnost, bezpečnost, udržitelnost a dobré fungování vnitřního trhu a současně podporuje nepřetržitý rozvoj přístavů prostřednictvím realizace široké škály investic.
18. ZNOVU POTVRZUJE, že budoucí iniciativy Unie by neměly mít vliv na pravomoci členských států v oblasti správy přístavů, ani na koncese a rámce pro využívání pozemků v přístavech.
19. JE SI VĚDOMA, že se úloha přístavních orgánů a dalších řídicích orgánů přístavů jako strategických koordinátorů vyvíjí, a VYBÍZÍ k jejich dalšímu rozvoji, spolupráci a efektivní výkonnosti v souladu s vnitrostátními strukturami správy a vlastnictví.
20. PODTRHUJE význam financování pro účely základní přístavní infrastruktury přístupné pro obecné použití (jako jsou vlnolamy, bagrování přístupových kanálů, energie z obnovitelných zdrojů na moři, infrastruktura pro alternativní paliva, veřejně přístupná mola a společný silniční a železniční přístup v rámci přístavního areálu), která má vysokou přidanou hodnotu pro veřejnost, a VYZÝVÁ Komisi, aby v souvislosti s přezkumem rámce státní podpory vzala tyto prvky v potaz s cílem podpořit ekonomickou životaschopnost a konkurenceschopnost přístavů. Zvláštní pozornost by měla být věnována vnitrozemským přístavům a menším přístavům, jakož i okrajovým a ostrovním přístavním systémům, které se často potýkají s nedostatkem strukturálních investic a omezenou kapacitou pro generování příjmů.

21. VYZÝVÁ Komisi, aby při revizi obecného nařízení o blokových výjimkách upravila oblast působnosti (kategorie podpory), prahové hodnoty a procentní podíl intenzity přístavní podpory, na niž se vztahuje bloková výjimka, aby lépe odrážely skutečné náklady na investice potřebné pro digitalizaci, kybernetickou bezpečnost, transformaci energetiky, bezpečnost, přechod na jiný druh dopravy a mobilitu dvojího užití a upravené o inflaci; VYZÝVÁ Komisi, aby zaručila zjednodušení a právní jistotu a zároveň zamezila další administrativní zátěži; VYZÝVÁ Komisi, aby pro přístavy zajistila vyšší intenzitu podpory a zjednodušené postupy.
22. VÍTÁ závazek Komise zjednodušit regulační zátěž a zároveň chránit životní prostředí, včetně revize aktu v přenesené pravomoci o taxonomii pro oblast klimatu s cílem zlepšit použitelnost a navrhovaného nařízení o urychlení posuzování vlivů na životní prostředí, které zajišťuje rychlejší posuzování prostřednictvím digitalizace, zkrácených lhůt a kombinovaných postupů.
23. BERE NA VĚDOMÍ společné zásady pro financování EU a ZDŮRAŽŇUJE, že tyto zásady by měly zjednodušit postupy, zamezit další byrokracii a zůstat neutrální, pokud jde o modely správy a udělování koncesí nebo smluvní ujednání, s cílem respektovat rozmanitost vnitrostátních systémů a zároveň by měly zajistit rovný přístup k možnostem financování pro přístavy lišící se velikostí a zeměpisnou polohou.
24. ZNOVU POTVRZUJE, že pro investice ve prospěch přístavů EU je třeba využívat různé zdroje financování. Mezi tyto zdroje financování patří unijní, vnitrostátní a soukromé zdroje, jakož i finanční prostředky získané prostřednictvím spolupráce s národními podpůrnými bankami a finančními institucemi. V tomto ohledu je cílem podpořit jejich rozvoj v různých funkčních oblastech, jako je bezpečnost, kybernetická bezpečnost, obrana, transformace energetiky, dekarbonizace, zelené námořní koridory a moderní technologie, přičemž je třeba zdůraznit, že při poskytování finanční podpory jednotlivým přístavům je důležité zohlednit místní podmínky, a vzít v potaz jejich specifické rysy vyplývající mimo jiné z jejich jedinečné polohy, včetně ostrovních omezení nebo vysoké expozice vnějším hrozbám vojenské a geopolitické povahy, které mohou určovat konkrétní investiční potřeby.
25. VYZÝVÁ k lepší koordinaci a transparentnosti všech nástrojů financování EU a k zajištění flexibility, soudržnosti, přístupnosti a souladu se strategickými prioritami pro přístavy EU.

26. **PODTRHUJE**, že je třeba posílit institucionální spolupráci při navrhování a provádění přístavní politiky EU. To platí zejména v oblastech, jako je kontrola přímých zahraničních investic, monitorování koncentrace trhu a koordinace strategie Global Gateway, s přihlédnutím ke vzájemně prospěšným iniciativám se třetími zeměmi; **VYZÝVÁ** Komisi, aby prozkoumala možnosti posílení přístavní spolupráce na úrovni EU, mimo jiné tím, že se naváže na stávající fóra a tato fóra se ve vhodných případech posílí, případně i se zapojením orgánů vnitřní bezpečnosti a donucovacích orgánů. V tomto ohledu je cílem vytvořit dedikovaný prostor pro vzájemné porozumění a společná opatření na obranu společného zájmu evropských přístavů, aniž by byla dotčena spravedlivá hospodářská soutěž mezi přístavy a aniž by to pro členské státy nebo Komisi znamenalo novou zátěž.
27. **ZDŮRAZŇUJE**, že ze strategického hlediska je stále důležitější monitorovat přímé zahraniční investice v přístavech nacházejících se ve třetích zemích, zejména v sousedství Unie, a to s ohledem na jejich potenciální dopad na konkurenceschopnost přístavů Unie, rozvoj překládkových uzlů a vojenskou mobilitu, jakož i odolnost a bezpečnost dodavatelských řetězců.
28. **BERE NA VĚDOMÍ** přezkum pokynů EU pro spojování podniků a **ZDŮRAZŇUJE**, že je třeba zachovat účinnou hospodářskou soutěž a zároveň vzít v potaz vyvíjející se tržní struktury, včetně vertikální integrace, což může zvýšit předvídatelnost rozvoje dopravy a poskytnout podporu pro dlouhodobé investiční strategie.
29. **ZDŮRAZŇUJE**, že je důležité přístavy dále integrovat do sítě TEN-T prostřednictvím posíleného propojení námořních přístavů s vnitrozemím, a to i v nejvzdálenějších regionech, jakož i prostřednictvím multimodální integrace vnitrozemských přístavů, a **VYZÝVÁ** k upřednostnění konektivity integrující železnice, silniční komunikace dvojího užití a vnitrozemskou vodní dopravu, včetně zajištění splavnosti, spolehlivosti plavebních drah a provozuschopnosti přístavních doků na hlavních vnitrozemských vodních cestách, jakož i odolných a efektivních posledních úseků spojení, je-li to z geografického hlediska proveditelné. Prioritou by měla být podpora přechodu na jiný druh dopravy, ale tam, kde je jediným dostupným druhem dopravy silniční komunikace, musí být rovněž zajištěno propojení se silniční sítí, a to zejména u menších přístavů.
30. **PODTRHUJE** význam adekvátní kapacity a kvality infrastruktury a **VYZÝVÁ** k posílenému rozvoji infrastruktury související s přístavy, případně včetně multimodálních spojení a přístavu s intermodálním překladištěm, a to nad rámec činností v oblasti infrastrukturních investic přímo zaměřených na přístavy.

31. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité posílit multimodalitu a integraci přístavů do logistických řetězců a zabezpečit rozvoj a účinné zavádění digitálních a technologických inovací, které jsou zásadními faktory pro zajištění efektivity, odolnosti a konkurenceschopnosti evropského přístavního systému.
32. VÍTÁ záměr Komise zvýšit efektivitu a digitalizaci přístavních operací a logistických řetězců, jakož i dále podporovat přechod na jiný druh dopravy, a VYZÝVÁ k tomu, aby byla zvláštní pozornost věnována statusu přístavních oblastí s ohledem na železniční operace prováděné v těchto oblastech s cílem zjednodušit je v rámci přístavů a zvýšit jejich flexibilitu, a tím zkrátit čekací doby a optimalizovat provozní kapacitu při plném dodržování požadavků na bezpečnost a ochranu, a upřednostnit ekologickou transformaci; VYZÝVÁ Komisi, aby v tomto ohledu posoudila adekvátnost stávajícího regulačního rámce.
33. JE SI VĚDOMA, že veřejné vnitrozemské a námořní přístavy nacházející se v rámci sítě TEN-T významně přispívají k multimodální konektivě, odolnosti dodavatelských řetězců, transformaci energetiky, regionální soudržnosti a v relevantních případech i k vojenské mobilitě, a VYZÝVÁ Komisi a členské státy, aby tyto funkce vzaly ve vhodných případech v potaz při uplatňování relevantních stávajících nástrojů a politických rámců EU.
34. VÍTÁ návrh nařízení o vojenské mobilitě a VYZÝVÁ k jeho urychlenému provádění, přičemž je třeba zajistit odpovídající a flexibilní podporu pro přístavní infrastrukturu dvojího užití a související vybavení, včetně efektivního financování odrážejícího současnou realitu a rostoucí poptávku po náležitě připravené infrastruktuře námořních přístavů schopné odbavovat strategické dodávky, vojenskou přepravu a další související operace; PŘIPOMÍNÁ, že je důležité provádět opatření stanovená v závazku v oblasti vojenské mobility z roku 2024⁹.
35. VÍTÁ úsilí s cílem posílit vedoucí postavení v oblasti technologií a podporovat zavádění inovací a VYZÝVÁ ke stanovení jasnějších postupů, jak rozšiřovat využívání digitálních a technologických řešení v přístavech.
36. VYBÍZÍ k rozvoji digitálních iniciativ EU a VYZÝVÁ k jejich efektivnímu a harmonizovanému provádění, přičemž je třeba zamezit roztržitosti a zbytečným dodatečným požadavkům.

⁹ Dokument ST 9225/24.

37. VÍTÁ, že budou vypracovány pokyny pro sdílení údajů, a PODTRHUJE význam interoperability, ochrany údajů a efektivních logistických řetězců, přičemž ZDŮRAZŇUJE, že je třeba zajistit, aby tyto budoucí pokyny neohrožovaly pokrok, kterého již provozovatelé a příslušné orgány dosáhli.
38. KLADE DŮRAZ na to, že je třeba zajistit soudržnost mezi politikami a právními předpisy EU, které mají dopad na přístavy a propojení s vnitrozemím, včetně politik v oblasti klimatu, energetiky a dopravy, s cílem zamezit kumulativní regulační a finanční zátěži, která by mohla ovlivnit konkurenceschopnost přístavů EU.

III. ENERGETICKÁ TRANSFORMACE, UDRŽITELNOST A ČISTÝ PRŮMYSL

39. JE SI VĚDOMA, že přístavy se stávají strategickými energetickými a průmyslovými uzly a hrají klíčovou úlohu při dekarbonizaci a energetické transformaci evropského hospodářství a společnosti.
40. VÍTÁ podporu dodávek elektřiny z pevniny a ZDŮRAZŇUJE, že cílem jejich zavádění by měla být ekonomická životaschopnost, konkurenceschopnost a sladění s poptávkou, přičemž je třeba zajistit transparentnost cen a zamezit uvíznutí aktiv a současně brát i ohled na výzvy související s připojením přístavů sítě TEN-T k elektrizační soustavě a vzít v potaz, že pro vnitrozemské přístavy mohou být vhodnějšími alternativní řešení, jako je infrastruktura pro dobíjení elektřiny z pevniny.
41. KONSTATUJE, že provozní náklady (OPEX)¹⁰ na dodávky elektřiny z pevniny (OPS)¹¹ se liší v závislosti na rozdílech v cenách elektřiny a rozdílné provozní složitosti; PODPORUJE iniciativy, které mají motivovat k využívání dodávek elektřiny z pevniny; VYZÝVÁ členské státy, aby elektřinu dodávanou z pevniny uznaly jako strategickou složku energetické transformace tím, že ji plně začlení do vnitrostátních cílů, režimů podpory a plánování podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie¹².
42. VYZÝVÁ k tomu, aby akční plán elektrifikace EU podporoval vedoucí postavení přístavů EU v oblasti elektrifikace námořní dopravy, včetně posílené integrace do elektrizační soustavy.
43. VYZÝVÁ k tomu, aby byla podporována řešení v oblasti inteligentních sítí, řízení poptávky a efektivní využívání stávající infrastruktury.

¹⁰ V angličtině „operating expenses“ (OPEX).

¹¹ V angličtině „Onshore Power Supply“ (OPS).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (přepřacované znění) (<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>).

44. JE SI VĚDOMA úlohy přístavů z hlediska alternativních paliv a čisté a nízkouhlíkové energie, jakož i přínosu přístavů sítě TEN-T k dosahování pokroku při zřizování zelených námořních koridorů se třetími zeměmi; VYZÝVÁ k většímu sladění mezi plánovacími rámci sítě TEN-T a transevropské energetické sítě (TEN-E) a vnitrostátními plánovacími rámci, při němž by byly výslovně zohledněny potřeby pevninských elektrizačních a plynárenských soustav spojené s dekarbonizací přístavů a dodávkami paliv, a to i v případě přístavní infrastruktury umožňující využívání více druhů paliv a připravené na používání vodíku.
45. PŘIPOMÍNÁ, že je důležité usnadnit a upřednostnit zavádění elektrizačních soustav pro přístavy a zajistit včasná a účinná připojení pro účely projektů souvisejících s přístavy.
46. JE SI VĚDOMA úlohy přístavů při definování vhodných podmínek, za nichž lze alternativní nízkouhlíková a bezuhlíková paliva prakticky a bezpečně skladovat, doplňovat a manipulovat s nimi v různých přístavních areálech s přihlédnutím k jejich provozním a prostorovým omezením, jakož i k jejich příslušné úloze při usnadňování investic a v rámci úsilí o přilákání investic, které odpovídají poptávce (například prostřednictvím spolupráce v rámci zelených koridorů, uzlů a meziodvětvových platform veřejného a soukromého sektoru); JE SI VĚDOMA zásadní úlohy trhu při rozvoji dodavatelského řetězce čistých paliv v přístavních areálech a VÍTÁ další opatření na stimulaci poptávky po udržitelných palivech, která povede k zajištění jejich dostupnosti, škálovatelnosti a cenové dostupnosti.
47. VYZÝVÁ k tomu, aby byla v zájmu podpory energetické transformace, čistých průmyslových odvětví a řešení v rámci oběhového hospodářství posílena spolupráce mezi přístavy, průmyslovými klastry a jejich vnitrozemským zázemím, a k tomu, aby byla v zájmu usnadnění rozvoje těchto průmyslových klastrů, které se nacházejí v rámci přístavních areálů nebo jsou na ně napojeny, poskytována aktivní podpora týkající zrychlených povolovacích řízení a připojení k elektrizační soustavě.
48. PŘIPOMÍNÁ, že je důležité využívat příjmy ze systému ETS pro účely související s klimatem, a VYBÍZÍ členské státy, aby v souladu s vnitrostátními prioritami podporovaly dekarbonizaci námořního odvětví v celém hodnotovém řetězci, včetně rejdářských společností, loděnic, projektů dovybavení, výrobců zařízení, poskytovatelů technologií, dodavatelů paliv a přístavů, a VYBÍZÍ členské státy, aby příjmy ze začlenění lodní dopravy do systému EU ETS využívaly k podpoře energetické transformace daného odvětví, včetně obnovy loďstva, ekologického dovybavení, služeb ostrovní námořní dopravy, alternativních paliv a přístavní energetické infrastruktury.
49. BERE NA VĚDOMÍ připravované aktualizace a přezkumy relevantních právních předpisů, včetně systému EU ETS a nařízení o námořních palivech FuelEU, a jejich význam pro konkurenceschopnost přístavů a přínos k dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality a jejích cílů v oblasti klimatu; VYZÝVÁ ke koordinovanému přístupu a posouzení kumulovaného dopadu jakýchkoli nových nebo revidovaných pravidel.

50. BERE NA VĚDOMÍ obavy vyjádřené několika členskými státy, pokud jde o dopad systému ETS na konkurenceschopnost přístavů EU, zejména pokud jde o odklon dopravy, únik uhlíku a přesouvání investic, a PŘIPOMÍNÁ povinnost Komise podle směrnice o systému ETS sledovat provádění systému ETS ve vztahu k činnostem v oblasti námořní dopravy za účelem odhalovat vyhýbání se povinností s cílem tomuto chování v rané fázi předcházet; ZDŮRAŽŇUJE, že je nutno přijmout vhodná opatření ke zmírnění těchto rizik, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost nejvzdálenějším regionům a přihlédnout k tomu, že přístavy EU jsou vystaveny mezinárodní konkurenci, a k jejich úloze v rámci globálních logistických řetězců, jakož i ostrovům a okrajovým regionům; VYZÝVÁ Komisi, aby zintenzivnila své monitorování a navrhla cílená nápravná opatření, zejména pokud jde o činnosti překládky, a zároveň zachovala environmentální ambice a zajistila soudržnost s mezinárodními rámci, jako je rámec Mezinárodní námořní organizace (IMO); VYZÝVÁ Komisi, aby poskytla veškerou podporu s cílem dosáhnout celosvětové dohody, která povede k dosažení všech cílů v oblasti snižování emisí a cílů strategie IMO pro snižování emisí skleníkových plynů z roku 2023, po čemž by následovaly vhodné úpravy relevantních právních předpisů EU, aby se účinně zabránilo dvojím platbám a administrativní zátěži.
51. PŘIPOMÍNÁ, že je důležité technologicky neutrálním způsobem podporovat investice do technologií a infrastruktury v přístavech, které souvisejí s dekarbonizací a energetickou transformací. Přístavy by proto měly mít přístup k podpoře, která jim umožní řešit výzvy spojené se zaváděním technologií čisté energie, jako je plovoucí infrastruktura využívající větrnou a solární energii a energii mořských vln pro výrobu čisté a obnovitelné energie, a pomáhat tak členským státům a zúčastněným stranám při budování skutečných evropských odborných znalostí, posilování energetické nezávislosti Evropy a zvyšování zaměstnanosti.
52. PODPORUJE úsilí, jehož účelem je zjednodušit provádění regulačního rámce a současně zajistit ochranu životního prostředí. V tomto ohledu by cílem mělo být zamezit duplikaci činností a zajistit soudržný meziodvětvový přístup, aby se tak usnadnil rozvoj přístavů, a to zejména v souvislosti s povolovacími postupy a v souladu se zásadou subsidiarity.
53. VÍTÁ, že bude vytvořen rámec pro odolnost vůči změně klimatu, včetně nástrojů pro posuzování klimatických rizik; ZDŮRAŽŇUJE, že je třeba zajistit odolnost přístavní infrastruktury vůči změně klimatu a zároveň zamezit přesunu rizik na blízká města, průmysl nebo infrastrukturu; PODTRHUJE, že je třeba vytvořit celounijní rámec pro posuzování klimatických rizik v přístavech, včetně sucha, nízkých hladin vody, povodní a hydromorfologické volatility řek s dopadem na vnitrozemské přístavy, a pro určování prioritních adaptačních opatření, přičemž je třeba vycházet ze stávajících politik a nástrojů v oblasti klimatu, taxonomie a odolnosti.

IV. OCHRANA A ZABEZPEČENÍ PŘÍSTAVŮ

54. JE SI VĚDOMA, že se rozšiřuje škála bezpečnostních hrozeb, které mají dopad na přístavy, a že je zapotřebí zvýšit bezpečnost a odolnost přístavní infrastruktury.
55. PODTRHUJE, že je důležité, aby byla strategie dokonale synchronizována s činnostmi v oblasti vojenské mobility, tak aby bylo možno zlepšit, usnadnit a urychlit rozsáhlé nasazování jednotek a zdrojů z členských států EU a třetích zemí, přičemž je třeba zajistit soudržnost s úsilím vyvíjeným v rámci NATO; ZDŮRAZŇUJE rovněž, že je třeba zajistit zdroje pro práce na infrastruktuře v přístavech nacházejících se v koridorech EU pro vojenskou mobilitu.
56. DOMNÍVÁ SE PROTO, že je důležité zvážit vlastnické vztahy u prvků přístavní infrastruktury s cílem zajistit rychlý přístup do přístavních areálů, přičemž je třeba vzít v potaz inspekce a audity, jakož i pohyb vojenského vybavení a další otázky důležité z hlediska zajištění bezpečnosti EU.
57. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité, aby bylo ve Strategii pro přístavy poukázáno na nové a rostoucí hrozby pro přístavy, včetně terorismu, sabotáže, organizované trestné činnosti, korupce, kybernetických a hybridních útoků a dronů a dalších bezpilotních systémů.
58. VÍTÁ úsilí posílit rámce námořní bezpečnosti a řešit vznikající hrozby; BERE NA VĚDOMÍ připravovaný návrh rámce EU pro usnadnění spolupráce mezi členskými státy, pokud jde o ověřování spolehlivosti pracovníků v přístavech, coby nástroj založený na posouzení rizik, který umožní předcházet organizované trestné činnosti a nezákonným činnostem a bojovat proti nim; ZNOVU OPAKUJE, že je třeba vypracovat pokyny, které vyjasní Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS) jakožto základní mezinárodní rámec pro řešení rostoucích hrozeb, které představuje organizovaná trestná činnost a nedovolený obchod.
59. VÍTÁ iniciativy zaměřené na boj proti organizované trestné činnosti a korupci, jakož i proti terorismu, sabotážím, kybernetickým a hybridním útokům a dronům, a PODTRHUJE význam Evropské aliance přístavů v boji proti organizované trestné činnosti a obchodu s drogami; PODPORUJE přiměřená a účinná bezpečnostní opatření, která zohledňují provozní realitu a zamezují zbytečné zátěži. Důležitou roli hrají nové a zdokonalené nástroje pro donucovací orgány a posílená spolupráce se zeměmi mimo EU.
60. VÍTÁ posílenou spolupráci se třetími zeměmi a mezinárodními partnery s cílem zvýšit bezpečnost přístavů, a to i ve vnitrozemských přístavech.

61. VYZÝVÁ k tomu, aby byly na celounijní úrovni prováděny relevantní právní předpisy v oblasti kybernetické bezpečnosti a aby byla posílena spolupráce mezi příslušnými orgány. To musí zahrnovat vzájemnou výměnu údajů mezi relevantními (bezpečnostními) orgány, zejména sdílení informací mezi policejními, celními, přístavními a námořními orgány s cílem posílit prevenci, odhalování a účinný boj proti organizované trestné činnosti a dalším potenciálním nepřátelským aktérům v přístavech; VÍTÁ plánované zřízení celního datového centra EU pro shromažďování, zpracování a výměnu údajů s celními orgány a mezi nimi, jakož i stávající evropské prostředí jednotného námořního portálu (EMSWe), které zajišťuje řízení rizik na základě předběžných informací o nákladu.
62. JE SI VĚDOMA zásadní úlohy, kterou přístavy hrají jak v rámci vojenské mobility, tak v rámci odolnosti, neboť jsou nezbytnými prostředky umožňujícími přesun vojenských jednotek a vybavení a zároveň slouží jako životně důležité civilní vstupní a výstupní body pro obchod, dodávky energie a konektivitu v celé Evropě.
63. ZDŮRAZŇUJE, že veškeré budoucí iniciativy na ochranu a zabezpečení přístavů, včetně připravovaného rámce pro vojenskou mobilitu, musí pečlivě vyvážit bezpečnostní a vojenské požadavky s kontinuitou civilních a obchodních činností a v případě potřeby zajistit přednostní přístup do přístavních areálů; JE SI VĚDOMA, že k tomu, aby přístavy mohly reagovat na geopolitické otřesy a nepředvídané situace, potřebují dostatečnou kapacitu a finanční zdroje.

V. SOCIÁLNÍ SOUDRŽNOST, DOVEDNOSTI A KVALITNÍ PRACOVNÍ MÍSTA

64. JE SI VĚDOMA, že přístavy jsou zásadními faktory umožňujícími hospodářský rozvoj, odolnost a sociální a územní soudržnost Unie; ZDŮRAZŇUJE v tomto ohledu význam malých a středních přístavů, a to i na ostrovech, v odlehklých a nejvzdálenějších regionech a v řídko osídlených oblastech, jakož i přístavů, které jsou základem strategické a logistické odolnosti.
65. VÍTÁ skutečnost, že Strategie EU pro přístavy se výslovně vztahuje i na vnitrozemské přístavy; VYZDVIHUJE přínos vnitrozemských přístavů k vnitroeurospké přeshraniční logistice a udržování fungování dodavatelských řetězců; ZDŮRAZŇUJE, že mnoho požadavků (např. pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny) je primárně uzpůsobeno námořní dopravě a že by specifické technické a ekonomické parametry vnitrozemských přístavů měly být ještě více zohledněny; PODTRHUJE, že je důležité, aby měly vnitrozemské přístavy přístup k nástrojům financování; VYZÝVÁ k tomu, aby byly všechny přístavy odpovídajícím způsobem zastoupeny v plánované radě na vysoké úrovni pro námořní průmysl a přístavy.

66. VÍTÁ skutečnost, že Strategie EU pro přístavy uznává námořní přístavy jako klíčové brány pro dovoz a vývoz zboží EU, čímž se výrazně prioritizuje globální konektivita a konkurenceschopnost Unie.
 67. ZDŮRAZŇUJE, že jsou zapotřebí účinná opatření v oblasti přizpůsobení pracovní síly, rekvalifikace a operativní odborné přípravy, aby se zajistilo, že technologická transformace povede k vytváření kvalitních pracovních míst, zlepši bezpečnost pracovní síly a zvýší atraktivitu tohoto odvětví pro ženy a mladé lidi.
 68. PODTRHUJE, že je důležité zajistit pro pracovníky v přístavech bezpečné pracovní prostředí, zejména s ohledem na rostoucí bezpečnostní rizika a klíčovou úlohu přístavů v rámci vojenské mobility, a VYZÝVÁ k zajištění pravidelného výcviku a relevantních cvičení.
-