



Briuselis, 2026 m. birželio 9 d.  
(OR. en)

10345/26

MAR 88  
TRANS 399  
JAI 801  
POLMAR 51

## POSĖDŽIO REZULTATAI

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

data: 2026 m. birželio 8 d.

kam: Delegacijoms

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: 9714/26

---

Dalykas: Tarybos išvados dėl ES uostų strategijos

---

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados dėl ES uostų strategijos, kurias Taryba patvirtino 2026 m. birželio 8 d. įvykusiame posėdyje.

## **Tarybos išvados dėl ES uostų strategijos**

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

ATSIŽVELGDAMA Į

- Komisijos komunikatą dėl ES uostų strategijos<sup>1</sup>;
- Komisijos komunikatą dėl ES jūrų pramonės strategijos<sup>2</sup>;
- Tarybos išvadas „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarių, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas“<sup>3</sup>;
- Tarybos išvadas „Vežimas vidaus vandenų keliais – išvelgti jo potencialą ir jį skatinti“<sup>4</sup>;
- Tarybos išvadas dėl ES jūrų pramonės strategijos<sup>5</sup>;
- Tarybos išvadas „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“<sup>6</sup>;
- Tarybos išvadas dėl Europos vandenynų pakto<sup>7</sup>,
- Tarybos išvadas dėl jūrų saugumo<sup>8</sup>;
- už jūrų reikalus atsakingų Europos Sąjungos ministrų Leukosijos deklaraciją dėl jūrininkų švietimo bei mokymo stiprinimo ir lygiateisio moterų dalyvavimo laivybos pramonėje skatinimo,

---

<sup>1</sup> Dok. ST 6926/26.

<sup>2</sup> Dok. ST 6987/26.

<sup>3</sup> Dok. ST 8648/20.

<sup>4</sup> Dok. ST 15144/18.

<sup>5</sup> Dok. ST 10350/26.

<sup>6</sup> Dok. ST 9976/17.

<sup>7</sup> Dok. ST 15807/25.

<sup>8</sup> Dok. ST 9946/21.

1. PALANKIAI VERTINA Komisijos komunikatą dėl ES uostų strategijos kaip išsamios sistemos, kuria sprendžiami pagrindiniai Europos jūrų ir vidaus vandenų uostų uždaviniai, susiję su konkurencingumu, tvarumu, atsparumu, saugumu, skaitmenizacija, valdymu ir socialiniais aspektais, remiantis 2013 m. uostų politika; PABRĖŽIA, kad svarbu užtikrinti proporcingą ir veiksmingą įgyvendinimą ir vengti nereikalingos administracinės ir finansinės naštos, laikantis geresnio reglamentavimo principų;
2. RAGINA Komisiją įvertinti esamų ES lygmens forumų veiksmingumą įgyvendinant šią strategiją ir prireikus sukurti naujus forumus;
3. PRIPAŽĮSTA, kad Europos uostuose tvarkoma daugiau kaip 74 % į Europą įvežamų arba iš jos išvežamų prekių ir jais naudojasi apie 395 mln. keleivių per metus – taip uostai kuria didelę ekonominę vertę ir darbo vietas; PRIPAŽĮSTA, kad strateginis uostų vaidmuo išsiplėtė ir apima energetikos pertvarką, jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energiją, pramonės klasterius, karinį mobilumą ir saugumą, įskaitant organizuoto nusikalstamumo, hibridinių grėsmių ir neteisėtos prekybos, darančių poveikį tiekimo grandinių atsparumui ir vientisumui, poveikį; PABRĖŽIA uostų ekosistemų įvairovę, įskaitant geografines, klimato ir veiklos charakteristikas;
4. PRIPAŽĮSTA, kad yra jūrų uostų, kurie dėl savo unikalios padėties yra ypač pažeidžiami dėl išorės karinio ir geopolitinio pobūdžio grėsmių, kylančių iš ES išorės aplinkos; todėl PRIPAŽĮSTA, kad jūrų uostai turi specifinių poreikių, kuriuos lemia šie išorės veiksniai; RAGINA rengti ES priemones jūrų uostams remti;
5. PRIPAŽĮSTA ypatingą vidaus vandenų uostų, kaip neatsiejamų TEN-T tinklo komponentų, vaidmenį prisidedant prie daugiarūšio transporto logistikos, transporto dekarbonizacijos ir tiekimo grandinių atsparumo; RAGINA laikytis diferencijuoto ir proporcingo politinio požiūrio, atspindinčio jų ypatumus;
6. PRIPAŽĮSTA, kad salų (kaip pagrindinių Sąjungos salų padėčiai skirtos politikos institucinių rėmėjų), pakrančių, atokiausių regionų ir užjūrio šalių bei teritorijų uostai atlieka strateginį vaidmenį savo teritorijoms; PRIPAŽĮSTA, kad šie uostai ypač pažeidžiami dėl konkurencinio spaudimo, su klimatu susijusios ir saugumo rizikos bei papildomų išlaidų ir kad maži bei vidutiniai uostai, įskaitant esančius retai apgyvendintuose regionuose, susiduria su panašiais iššūkiais;

7. PRAŠO tikslinės ir lanksčios paramos pagal atitinkamas ES priemones, atsižvelgiant į šių uostų ypatumus, įskaitant jų vaidmenį tiekimo saugumo ir karinio mobilumo srityse, kartu toliau pripažįstant ir remiant pagrindinį Europos TEN-T jūrų ir vidaus vandenių uostų varomąjį ir strateginį vaidmenį, užtikrinant teritorinį tęstinumą ir reaguojant į arti ES nepriklausančių transporto mazgų esančių uostų patiriamus iššūkius; PABRĖŽIA, kad reikia laikytis proporcingo požiūrio į atokiausius regionus, sistemingai atliekant ES pasiūlymų dėl teisės aktų poveikio šiems regionams, visų pirma jų uostų veikimui, vertinimus;
8. PAŽYMI, kad regioninės sąlygos visoje Sąjungoje labai skiriasi ir gali įvairiais būdais turėti įtakos strategijos įgyvendinimui, įskaitant žiemos sąlygas, kurios neigiamai paveikia operacijas; AKCENTUOJA, kad žiemos sąlygos tam tikruose regionuose kasmet ilgą laiką gali reikšmingai paveikti uostų operacijas ir jūrinę veiklą; PABRĖŽIA, kad, siekiant užtikrinti saugias ir veiksmingas žiemos operacijas, reikalinga speciali įranga ir veiklos priemonės; PABRĖŽIA, kad rengiant ir taikant atitinkamas priemones svarbu atsižvelgti į šias skirtingas būtinąsias regionines sąlygas, kad būtų remiamas veiksmingas ir atsparus įgyvendinimas visoje Sąjungoje;

## **II. KONKURENCINGUMO, INOVACIJŲ IR SKAITMENIZACIJOS STIPRINIMAS**

9. PRIPAŽŪSTA, kad jūrų prekyba yra savo pobūdžiu pasaulinė ir kad konkurencingumą veikia išlaidos, standartai bei reguliavimo sąlygos, ir PABRĖŽIA, kad svarbu užtikrinti vienodas sąlygas tarptautiniu mastu ir šalinti iškraipymus, atsirandančius dėl reglamentavimo asimetrijos ir trečiųjų valstybių praktikos;
10. PALANKIAI VERTINA Komisijos nustatytus pagrindinius principus dėl ES paramos uostų projektams trečiojoje valstybėje ir PABRĖŽIA, kad tokiai paramai turėtų būti taikoma patikima konkurencingumo patikra;
11. PRIPAŽŪSTA esminį uostų vaidmenį logistikos grandinių konkurencingumo ir atsparumo srityje ir jų patiriamą tarptautinės konkurencijos poveikį, užtikrinant, kad ES remiamais projektais trečiojoje valstybėje būtų atsižvelgiama į galimą poveikį ES uostų konkurencinei padėčiai;
12. PABRĖŽIA, kad svarbu aktyviai mažinti biurokratizmą ir supaprastinti procesus, ir RAGINA Komisiją ir valstybes nares nustatyti ir įgyvendinti supaprastinimo priemones;
13. REMIA siekį užtikrinti sąžiningą patekimą į rinką tarptautiniuose santykiuose ir RAGINA sudaryti subalansuotas bei nediskriminacines sąlygas ES veiklos vykdytojams trečiųjų valstybių uosto paslaugų rinkose;

14. PALANKIAI VERTINA ketinimą pateikti gaires dėl užsienio investicijų į ES uostus vertinimo ir AKCENTUOJA, kad svarbu taikyti kontrolę rizika grindžiamu, proporcingu ir nediskriminaciniu būdu, taikant esamas sistemas, vengiant dubliavimosi ir užtikrinant teisinį tikrumą, kartu užtikrinant ekonominį saugumą ir siekiant išvengti ypatingos svarbos uostų infrastruktūros ir operacijų nederamos užsienio subjektų nuosavybės ar kontrolės, įskaitant riziką, susijusią su organizuoto nusikalstamumo įsiskverbimu, ypač susijusią su kariniu mobilumu bei Sąjungos ekonominiu saugumu; atsižvelgdama į tai PABRĖŽIA, kad reikia užtikrinti patrauklią investicinę aplinką Europos uostams ir vengti atgrasyti patikimus investuotojus; PAŽYMI, kad reikia užtikrinti galimybę gauti finansinių išteklių investiciniams projektams ES uostuose įgyvendinti;
15. PABRĖŽIA, kad atitinkamuose tarptautiniuose forumuose reikia propaguoti ES interesus, susijusius su uostų standartizavimu; RAGINA valstybes nares veiksmingai taikyti esamus tikrinimo mechanizmus ir dalytis atitinkama informacija ES lygmeniu;
16. PRIMENA uostų valdymo modelių įvairovę ir PABRĖŽIA, kad ši įvairovė turi būti visapusiškai gerbiama;
17. PRIPAŽIŠTA koncesijos ir žemės nuomos susitarimų vaidmenį pritraukiant investicijas ir RAGINA toliau laikytis subalansuoto politinio požiūrio, kuriuo būtų atsižvelgiama į esamus uostų valdymo modelius, kartu užtikrinant lankstumą, atsparumą, saugumą, tvarumą ir gerą vidaus rinkos veikimą, ir kartu skatinti tolesnę uostų plėtrą įgyvendinant įvairiausias investicijas;
18. dar KARTĄ PATVIRTINA, kad būsimos Sąjungos iniciatyvos neturėtų daryti poveikio nacionalinei kompetencijai uostų valdymo srityje, taip pat koncesijoms ir žemės naudojimo sistemoms uostuose;
19. PRIPAŽIŠTA kintantį uostų direkčių ir kitų uostų valdymo organų kaip strateginių koordinatorių vaidmenį ir SKATINA juos toliau plėtoti, bendradarbiauti ir užtikrinti veiksmingus veiklos rezultatus prisiderinant prie nacionalinių valdymo ir nuosavybės struktūrų;
20. PABRĖŽIA, kad svarbu finansuoti pagrindinę uostų infrastruktūrą, kuri yra atvira bendram naudojimui (pvz., molų, prieigos kanalų dugno gilinimo, jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos, alternatyviųjų degalų infrastruktūros, viešai prieinamų krantinių ir bendros kelių ir geležinkelių prieigos uosto teritorijoje), turinčią didelę viešąją pridėtinę vertę, ir PRAŠO Komisijos peržiūrėti valstybės pagalbos sistemą atsižvelgti į šiuos elementus, kad būtų remiamas uostų ekonominis gyvybingumas ir konkurencingumas. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas vidaus vandenų uostams ir mažesniems uostams, periferinėms ir salų uostų sistemoms, kurie dažnai susiduria su struktūrinėmis investicijų spragomis ir ribotais pajamų generavimo pajėgumais;

21. PRAŠO Komisijos peržiūrint Bendrąjį bendrosios išimties reglamentą (BBIR) pritaikyti uosto pagalbos, kuriai taikoma bendroji išimtis, taikymo sritį (pagalbos kategorijas), ribas ir pagalbos intensyvumo procentinę dalį, kad būtų geriau atspindėtos faktinės pagal infliaciją pakoreguotos investicijų, reikalingų skaitmenizacijai, kibernetiniam saugumui, energetikos pertvarkai, saugai, saugumui, perėjimui prie kitų transporto rūšių ir dvejojo naudojimo mobilumui, išlaidos; PRAŠO Komisijos užtikrinti supaprastinimą ir teisinį tikrumą, kartu vengiant papildomos administracinės naštos; PRAŠO Komisijos užtikrinti didesnę pagalbos intensyvumą ir supaprastintas procedūras uostams;
22. PALANKIAI VERTINA Komisijos įsipareigojimą supaprastinti reglamentavimo našta, kartu užtikrinant aplinkos apsaugą, be kita ko, peržiūrint Deleguotąjį aktą dėl ES taksonomijos pagal klimato srities tikslus, kad būtų pagerintas tinkamumas naudoti, ir siūlomą reglamentą dėl poveikio aplinkai vertinimų paspartinimo, kuriuo paspartinami vertinimai pasitelkiant skaitmenizaciją, trumpesnius terminus ir bendras procedūras;
23. ATKREIPIA DĖMESĮ į bendrus ES finansavimo principus ir PABRĖŽIA, kad jais turėtų būti supaprastintos procedūros, vengiama papildomos biurokratijos ir jie turėtų išlikti neutralūs valdymo ir koncesijų modelių ar sutartinių susitarimų atžvilgiu, kad būtų gerbiama nacionalinių sistemų įvairovė, kartu užtikrinant vienodas galimybes įvairaus dydžio ir geografinės padėties uostams pasinaudoti finansavimo galimybėmis;
24. DAR KARTĄ PATVIRTINA, kad reikia pasinaudoti įvairiais ES uostams naudingų investicijų finansavimo šaltiniais. Tokie finansavimo šaltiniai apima ES, nacionalinius ir privačius šaltinius, taip pat finansavimą, pritrauktą bendradarbiaujant su nacionaliniais skatinamąjį finansavimą teikiančiais bankais ir finansų įstaigomis. Šiuo atžvilgiu siekiama remti jų plėtrą tokiose įvairiose veikimo srityse kaip saugumas, kibernetinis saugumas, gynyba, energetikos pertvarka, dekarbonizacija, žalieji laivybos koridoriai ir šiuolaikinės technologijos, kartu pabrėžiant, kad atskiriems uostams teikiant finansinę paramą svarbu atsižvelgti į vietos sąlygas, ir pripažįstant jų ypatumus, atsirandančius, *inter alia*, dėl jų unikalios padėties, įskaitant salų padėties apribojimus arba didelį pažeidžiamumą dėl karinio bei geopolitinio pobūdžio išorės grėsmių, kuris gali lemti konkrečius investicijų poreikius;
25. PRAŠO gerinti ES finansavimo priemonių koordinavimą ir didinti jų skaidrumą, užtikrinant lankstumą, nuoseklumą, prieinamumą bei suderinamumą su strateginiais ES uostų prioritetais;

26. PABRĖŽIA, kad reikia stiprinti institucinį bendradarbiavimą rengiant ir įgyvendinant ES uostų politiką. Tai visų pirma taikoma tokioms sritims kaip tiesioginių užsienio investicijų kontrolė, rinkos koncentracijos stebėseną ir strategijos „Global Gateway“ koordinavimas, atsižvelgiant į abipusiškai naudingas iniciatyvas su trečiosiomis valstybėmis, ir PRAŠO Komisijos išnagrinėti galimybes stiprinti ES lygmens bendradarbiavimą uostų srityje, be kita ko, remiantis esamais forumais ir, kai tinkama, juos stiprinant, be kita ko, kai tikslinga, dalyvaujant vidaus saugumo ir teisėsaugos institucijoms. Šiuo atžvilgiu siekiama sukurti specialią erdvę tarpusavio supratimui ir bendriems veiksams ginant bendrus Europos uostų interesus, nedarant poveikio sąžiningai uostų konkurencijai ir neužkraunant naujos naštos valstybėms narėms ar Komisijai;
27. PABRĖŽIA didėjančią strateginę tiesioginių užsienio investicijų į trečiosiose valstybėse, ypač Sąjungos kaimyninėse šalyse, esančius uostus stebėsenos svarbą, atsižvelgiant į jų galimą poveikį Sąjungos uostų konkurencingumui, perkrovimo mazgų plėtrai, kariniam mobilumui ir tiekimo grandinių atsparumui bei saugumui;
28. ATKREIPIA DĖMESĮ į ES susijungimų gairių peržiūrą ir PABRĖŽIA, kad reikia išsaugoti veiksmingą konkurenciją, kartu atsižvelgiant į besivystančias rinkos struktūras, įskaitant vertikalios integraciją, kurios gali padidinti eismo plėtros nuspėjamumą ir užtikrinti paramą ilgalaikėms investavimo strategijoms;
29. PABRĖŽIA, kad svarbu toliau integruoti uostus į TEN-T stiprinant jūrų uostų jungtis su hinterlandu, be kita ko, atokiausiuose regionuose, taip pat vykdant daugiaryšę vidaus vandenų uostų integraciją, ir RAGINA teikti pirmenybę geležinkelių, dvejopo naudojimo kelių ir vidaus vandenų kelių jungtims, be kita ko, užtikrinant tinkamumą laivybai, farvaterių patikimumą ir uostų baseinų veikimą pagrindiniuose vidaus vandenų keliuose, taip pat atsparias ir veiksmingas paskutinės atkarpos jungtis, kai tai geografiškai įmanoma. Pirmenybė turėtų būti teikiama perėjimo prie kitų transporto rūšių skatinimui, tačiau ten, kur kelių transportas yra vienintelė prieinama transporto rūšis, susisiekimas su kelių tinklu, ypač mažesniuose uostuose, taip pat privalo būti užtikrintas;
30. PABRĖŽIA tinkamų infrastruktūros pajėgumų ir kokybės svarbą ir PRAŠO intensyviau plėtoti su uostais susijusią infrastruktūrą, įskaitant, atitinkamai, daugiaryšio transporto jungtis ir sausumos uostus, kartu su investicijų į infrastruktūrą veikla, tiesiogiai skirta uostams;

31. PABRĖŽIA, kad svarbu stiprinti transporto daugiarūšiškumą ir integruoti uostus į logistikos grandines, taip pat užtikrinti skaitmeninių bei technologinių inovacijų plėtrą ir veiksmingą diegimą – tai yra esminiai Europos uostų sistemos veiksmingumo, atsparumo ir konkurencingumo veiksniai;
32. PALANKIAI VERTINA Komisijos ketinimą didinti uostų operacijų ir logistikos grandinių veiksmingumą bei skaitmenizaciją, taip pat toliau remti perėjimą prie kitų transporto rūšių, ir RAGINA ypatingą dėmesį skirti uostų teritorijų statusui, atsižvelgiant į jose vykdomas geležinkelių operacijas, siekiant supaprastinti ir padidinti uostų vidaus geležinkelių operacijų lankstumą, taip sutrumpinant laukimo laiką ir optimizuojant veiklos pajėgumus, kartu visapusiškai laikantis saugos ir saugumo reikalavimų ir teikiant pirmenybę žaliajai pertvarkai; PRAŠO Komisijos įvertinti esamos reglamentavimo sistemos adekvatumą šioje srityje;
33. PRIPAŽIŠTA, kad TEN-T tinkle esantys viešieji vidaus vandenų ir jūrų uostai labai prisideda prie daugiarūšio transporto jungčių, tiekimo grandinės atsparumo, energetikos pertvarkos, regioninės sanglaudos ir, kai aktualu, karinio mobilumo, ir PRAŠO Komisijos ir valstybių narių, kai tikslinga, atsižvelgti į šias funkcijas įgyvendinant atitinkamas esamas ES priemones ir politikos sistemas;
34. PALANKIAI VERTINA pasiūlymą dėl Karinio mobilumo reglamento ir RAGINA jį greitai įgyvendinti, užtikrinant tinkamą ir lanksčią paramą dvejojo naudojimo uostų infrastruktūrai bei susijusiai įrangai, įskaitant veiksmingą finansavimą, atspindintį dabartines realijas ir didėjančią tinkamai parengtos jūrų uostų infrastruktūros, gebančios tvarkyti strateginius išteklius, karinį transportą ir vykdyti kitas susijusias operacijas, paklausa; PRIMENA, kad svarbu įgyvendinti 2024 m. karinio mobilumo įsipareigojime nustatytus veiksmus<sup>9</sup>;
35. PALANKIAI VERTINA pastangas stiprinti technologinę lyderystę ir remti inovacijų diegimą ir RAGINA nustatyti aiškesnius skaitmeninių bei technologinių sprendimų masto didinimo uostuose būdus;
36. SKATINA plėtoti ES skaitmenines iniciatyvas ir RAGINA jas veiksmingai bei suderintai įgyvendinti, vengiant susiskaidymo ir bereikalingų papildomų reikalavimų;

---

<sup>9</sup> Dok. ST 9225/24.

37. PALANKIAI VERTINA tai, kad parengtos dalijimosi duomenimis gairės, ir PABRĖŽIA sąveikumo, duomenų apsaugos ir veiksmingų logistikos grandinių svarbą, kartu AKCENTUODAMA, jog reikia užtikrinti, kad tokios būsimos gairės nepakenktų operatorių ir kompetentingų institucijų jau pasiektai pažangai;
38. AKCENTUOJA, kad reikia užtikrinti ES politikos ir teisės aktų, darančių poveikį uostams ir jungtims su hinterlandu, įskaitant klimato, energetikos ir transporto politiką, suderinamumą, siekiant išvengti bendros reguliavimo ir finansinės naštos, kuri gali paveikti ES uostų konkurencingumą;

### **III. ENERGETIKOS PERTVARKA, TVARUMAS IR ŠVARIOS PRAMONĖS ŠAKOS**

39. PRIPAŽIŠTA, kad uostai tampa strateginiais energetikos ir pramonės mazgais ir atlieka svarbų vaidmenį vykdant dekarbonizaciją bei Europos ekonomikos ir visuomenės energetikos pertvarką;
40. PALANKIAI VERTINA paramą elektros energijos tiekimui nuo kranto ir PABRĖŽIA, kad diegimu turėtų būti siekiama ekonominio gyvybingumo, konkurencingumo ir suderinimo su paklausa, užtikrinant kainų skaidrumą ir vengiant neišnaudojamo turto atvejų, taip pat atsižvelgiant į iššūkius, susijusius su TEN-T uostų junglumu su elektros tinklu, ir pripažįstant, kad vidaus vandenų uostams gali būti tinkamesni alternatyvūs sprendimai, pavyzdžiui, įkrovimo nuo kranto infrastruktūra;
41. PAŽYMI, kad elektros energijos tiekimo nuo kranto<sup>10</sup> veiklos sąnaudos<sup>11</sup> skiriasi priklausomai nuo elektros energijos kainų skirtumų ir vis labiau skirtingo veiklos sudėtingumo; REMIA iniciatyvas, kuriomis skatinama naudoti elektros energijos tiekimą nuo kranto; prašo valstybių narių pripažinti elektros energijos tiekimą nuo kranto strateginiu energetikos pertvarkos komponentu, jį visapusiškai integruojant į nacionalinius tikslus, paramos schemas ir planavimą pagal Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą<sup>12</sup> (AIED);
42. RAGINA ES elektrifikavimo veiksmų planu remti ES uostų lyderystę jūrų elektrifikavimo srityje, įskaitant sustiprintą integraciją į elektros tinklą;
43. RAGINA skatinti išmaniųjų elektros tinklų sprendimus, paklausos valdymą ir veiksmingą esamos infrastruktūros naudojimą;

---

<sup>10</sup> Angl. *Onshore Power Supply (OPS)*.

<sup>11</sup> Angl. *Operating expenses (OPEX)*.

<sup>12</sup> 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (nauja redakcija)  
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>

44. PRIPAŽĮSTA uostų vaidmenį alternatyviųjų degalų ir švarios bei mažo anglies dioksido pėdsako energijos srityse, taip pat TEN-T uostų indėlį plėtojant žaliuosius laivybos koridorius su trečiosiomis valstybėmis; PRAŠO labiau suderinti TEN-T, TEN-E ir nacionalines planavimo sistemas, aiškiai atspindint sausumos elektros energijos ir dujų tinklo poreikius, susijusius su uostų dekarbonizacija ir degalų tiekimu, be kita ko, įvairioms degalų rūšims ir vandeniliui pritaikytos uosto infrastruktūros atvejais;
45. PRIMENA, kad svarbu sudaryti palankesnes sąlygas elektros tinklo diegimui uostuose ir tam teikti pirmenybę, taip pat užtikrinti laiku diegiamas ir veiksmingas jungtis, skirtas su uostais susijusiems projektams;
46. PRIPAŽĮSTA uostų vaidmenį nustatant tinkamas sąlygas, kuriomis alternatyvus mažo ir nulinio anglies dioksido pėdsako rūšių degalai gali būti praktiškai ir saugiai laikomi, bunkeriuojami ir tvarkomi įvairiose uostų teritorijose, atsižvelgiant į jų veiklos bei teritorinius apribojimus, taip pat jų atitinkamą vaidmenį sudarant palankesnes sąlygas paklausa atitinkančioms investicijoms ir bandant jas pritraukti (pavyzdžiui, bendradarbiaujant žaliųjų koridorių, transporto mazgų ir tarpsektorinių viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės platformų srityse); PRIPAŽĮSTA itin svarbų rinkos vaidmenį plėtojant švarių degalų tiekimo grandinę uostų teritorijose ir PALANKIAI VERTINA tolesnes priemones, kuriomis skatinama tvarių degalų paklausa, taip užtikrinant jų prieinamumą, masto išplečiamumą ir įperkamumą;
47. RAGINA stiprinti uostų, pramonės klasterių ir jų hinterlandų bendradarbiavimą siekiant remti energetikos pertvarką, švarią pramonę ir žiedinės ekonomikos sprendimus ir RAGINA aktyviai remti spartesnę leidimų išdavimą ir junglumą su elektros tinklu, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos šių pramonės klasterių uostų teritorijose arba su uostų teritorijomis susijusių pramonės klasterių plėtrai;
48. PRIMENA, kad svarbu ATLPS pajamas naudoti su klimatu susijusiems tikslams, ir SKATINA valstybes nares, laikantis nacionalinių prioritetų, remti jūrų sektoriaus dekarbonizaciją visoje vertės grandinėje, įskaitant laivybos bendroves, laivų statyklas, modifikavimo projektus, įrangos gamintojus, technologijų tiekėjus, degalų tiekėjus ir uostus, ir SKATINA valstybes nares pajamas, gautas laivybą įtraukus į ES ATLPS, panaudoti sektoriaus energetikos pertvarkai remti, įskaitant laivyno atnaujinimą, žaliąjį modifikavimą, salų jūrų transporto paslaugas, alternatyviuosius degalus ir uostų energetikos infrastruktūrą;
49. ATKREIPIA DĖMESĮ į būsimus atitinkamų teisės aktų, įskaitant ES ATLPS ir Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, atnaujinimus ir peržiūras ir jų svarbą uostų konkurencingumui ir indėliui siekiant Sąjungos poveikio klimatui neutralumo tikslo ir jos klimato srities tikslų; RAGINA laikytis koordinuoto požiūrio ir įvertinti bendrą bet kokių naujų ar peržiūrėtų taisyklių poveikį;

50. ATKREIPIA DĖMESĮ į kelių valstybių narių pareikštą susirūpinimą dėl ATLPS poveikio ES uostų konkurencingumui, visų pirma dėl eismo nukreipimo, anglies dioksido nutekėjimo ir investicijų perkėlimo, ir PRIMENA Komisijos įsipareigojimą pagal ATLPS direktyvą stebėti ATLPS įgyvendinimą jūrų transporto veiklos srityje, kad būtų galima nustatyti vengiamąjį elgesį, siekiant užkirsti kelią tokiam elgesiui ankstyvame etape; AKCENTUOJA, kad reikia tinkamų priemonių tokiai rizikai mažinti, ypatingą dėmesį skiriant atokiausiems regionams, atsižvelgiant į tarptautinės konkurencijos poveikį ES uostams ir jų vaidmenį pasaulinėse logistikos grandinėse, taip pat salų ir periferiniuose regionuose; PRAŠO Komisijos sustiprinti stebėseną ir pasiūlyti tikslines taisomas priemones, visų pirma susijusias su perkrovimo veikla, kartu išsaugant aplinkosaugos užmojį ir užtikrinant suderinamumą su tarptautinėmis sistemomis, pavyzdžiui, IMO sistema; PRAŠO Komisijos teikti visokeriopą paramą, kad būtų pasiektas visuotinis susitarimas, kuriuo būtų įgyvendinti visi 2023 m. IMO ŠESD strategijos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai ir uždaviniai, o vėliau būtų atitinkamai pritaikyti atitinkami ES teisės aktai, kad būtų veiksmingai išvengta dvigubų finansinių mokėjimų ir administracinės naštos;
51. PRIMENA, kad svarbu remti investicijas į dekarbonizaciją ir energetikos pertvarkos technologijas bei infrastruktūrą uostuose technologiškai neutraliu būdu. Todėl uostams turėtų būti prieinama parama, kad jie galėtų įveikti švarios energijos technologijų, pavyzdžiui, plūdriosios vėjo, saulės ir bangų energijos infrastruktūros, skirtos švariai ir atsinaujinančiųjų išteklių energijai gaminti, diegimo iššūkius, taip padedant valstybėms narėms ir suinteresuotiesiems subjektams kaupti tikras europines ekspertines žinias, stiprinti jos energetinę nepriklausomybę ir didinti užimtumą;
52. REMIA pastangas supaprastinti reguliavimo sistemos įgyvendinimą, kartu užtikrinant aplinkos apsaugą. Šiuo atžvilgiu turėtų būti siekiama išvengti dubliavimosi ir užtikrinti nuoseklų tarpsektorinį požiūrį, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos uostų plėtrai, visų pirma kiek tai susiję su leidimų išdavimo procedūromis ir laikantis subsidiarumo principo;
53. PALANKIAI VERTINA atsparumo klimato kaitai sistemos, įskaitant su klimatu susijusios rizikos vertinimo priemones, plėtojimą; PABRĖŽIA, kad reikia užtikrinti uostų infrastruktūros atsparumą klimato kaitai, kartu vengiant perkelti riziką į netoliese esančius miestus, pramonę ar infrastruktūrą; PABRĖŽIA, kad reikia sukurti Sąjungos masto sistemą, skirtą uostuose patiriamai su klimatu susijusiai rizikai, įskaitant sausros, žemo vandens lygio, potvynio ir upių hidromorfologinio nestabilumo riziką, darančią neigiamą poveikį vidaus vandenų uostams, įvertinti ir skirtą prioritetinėms pritaikymo prie klimato kaitos priemonėms, remiantis esama klimato, taksonomijos ir atsparumo politika bei instrumentais, identifikuoti;

#### **IV. UOSTŲ APSAUGA IR SAUGUMAS**

54. **PRIPAŽĮSTA**, kad uostai susiduria su vis įvairesnėmis grėsmėmis saugumui ir kad reikia didinti uostų infrastruktūros saugumą bei atsparumą;
55. **PABRĖŽIA**, jog svarbu strategiją sklandžiai sinchronizuoti su karinio mobilumo srities veikla, kad būtų pagerintas, palengvintas ir paspartintas didelio masto ES valstybių narių ir trečiųjų valstybių karinių pajėgų bei išteklių dislokavimas, užtikrinant suderinamumą su NATO kontekste dedamomis pastangomis. Ji taip pat pabrėžia, kad reikia užtikrinti išteklius infrastruktūros darbams uostuose, esančiuose ES karinio mobilumo koridoriuose;
56. **TODĖL MANO, KAD NAUDINGA** apsvarstyti uostų infrastruktūros elementų nuosavybės santykius, kad būtų užtikrintas greitas patekimas į uostų teritorijas, atsižvelgiant į patikrinimus ir auditus, taip pat karinės įrangos judėjimą ir kitus ES saugumui užtikrinti svarbius klausimus;
57. **PABRĖŽIA**, jog svarbu uostų strategijoje akcentuoti naujas ir didėjančias grėsmes uostams, įskaitant terorizmą, sabotажą, organizuotą nusikalstamumą, korupciją, kibernetinius ir hibridinius išpuolius, dronus bei kitas bepilotes sistemas;
58. **PALANKIAI VERTINA** pastangas stiprinti jūrų saugumo sistemas ir kovoti su kylančiomis grėsmėmis; **ATKREIPIA DĖMESĮ** į būsimą pasiūlymą dėl ES sistemos, kuria siekiama palengvinti valstybių narių bendradarbiavimą, susijusį su uosto darbuotojų asmens patikrinimais, nes tai yra rizika grindžiama organizuoto nusikalstamumo ir neteisėtos veiklos prevencijos bei kovos su jais priemonė; **PAKARTOJA**, kad reikia parengti gaires, kuriose būtų paaiškintas Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas (ISPS), kaip pagrindinė tarptautinė sistema, skirta kovoti su didėjančiomis organizuoto nusikalstamumo ir neteisėtos prekybos keliamomis grėsmėmis;
59. **PALANKIAI VERTINA** iniciatyvas, kuriomis siekiama kovoti su organizuotu nusikalstamumu ir korupcija, taip pat terorizmu, sabotажu, kibernetiniais ir hibridiniais išpuoliais bei dronais, **PABRĖŽIA** Europos uostų aljanso svarbą kovojant su organizuotu nusikalstamumu ir neteisėta prekyba narkotikais; **PRITARIA** proporcingoms ir veiksmingoms saugumo priemonėms, kuriomis atsižvelgiama į operatyvines realijas ir vengiama bereikalingos naštos. Svarbios yra naujos ir patobulintos teisėsaugos institucijų priemonės ir glaudesnis bendradarbiavimas su ES nepriklausančiomis valstybėmis;
60. **PALANKIAI VERTINA** glaudesnį bendradarbiavimą su trečiosiomis valstybėmis ir tarptautiniais partneriais siekiant stiprinti uostų apsaugą, be kita ko, vidaus vandenu uostuose;

61. RAGINA ES mastu įgyvendinti atitinkamus kibernetinio saugumo teisės aktus ir stiprinti kompetentingų institucijų bendradarbiavimą. Tai turi apimti atitinkamų (saugumo) institucijų tarpusavio keitimąsi duomenimis, visų pirma policijos, muitinės, uostų ir jūrų institucijų keitimąsi informacija, kad būtų sustiprinta organizuoto nusikalstamumo ir kitų galimų priešišku subjektų uostuose prevencija, aptikimas ir veiksminga kova su jais; PALANKIAI VERTINA tai, kad numatoma sukurti ES muitinės duomenų platformą, skirtą duomenims rinkti, tvarkyti ir jais keistis su muitinėmis ir tarp jų, taip pat esamą Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinką (EMSWe), kuria užtikrinamas pažangus krovinių rizikos valdymas;
62. PRIPAŽĮSTA, kad uostai atlieka labai svarbų vaidmenį tiek karinio mobilumo, tiek atsparumo srityje, nes jie yra esminiai karinių pajėgų ir įrangos judėjimo veiksniai ir kartu yra gyvybiškai svarbūs civiliniai prekybos, energijos tiekimo ir junglumo vartai visoje Europoje;
63. PABRĖŽIA, kad visose būsimose uostų apsaugos ir saugumo iniciatyvose, įskaitant būsimą karinio mobilumo sistemą, saugumo ir kariniai reikalavimai turi būti kruopščiai suderinti su civilinės ir komercinės veiklos tęstinumu, o prireikus turi būti užtikrinta prioritetinga prieiga prie uostų teritorijų; PRIPAŽĮSTA, kad uostams reikia pakankamų pajėgumų ir finansinių išteklių, kad jie galėtų reaguoti į geopolitinius sukrėtimus bei apsidraudimo reikalaujančias situacijas;

## V. SOCIALINĖ SANGLAUDA, ĮGŪDŽIAI IR KOKYBIŠKOS DARBO VIETOS

64. PRIPAŽĮSTA uostų, kaip gyvybiškai svarbių Sąjungos ekonominės plėtros, atsparumo, socialinės ir teritorinės sanglaudos veiksnių, vaidmenį; PABRĖŽIA mažų ir vidutinio dydžio uostų svarbą šiuo atžvilgiu, įskaitant uostus salose, atokiuose ir atokiausiuose regionuose, retai apgyvendintose vietovėse ir uostus, kuriais grindžiamas strateginis bei logistinis atsparumas;
65. PALANKIAI VERTINA tai, kad Europos uostų strategija aiškiai taikoma vidaus vandenu uostams; AKCENTUOJA vidaus vandenu uostų indėlį į Europos vidaus tarpvalstybinę logistiką ir tiekimo grandinių priežiūrą; PABRĖŽIA, kad daugelis reikalavimų (pvz., dėl elektros energijos tiekimo nuo kranto) visų pirma yra pritaikyti jūrų laivybai ir kad reikėjo dar labiau atsižvelgti į konkrečius techninius ir ekonominius vidaus vandenu uostų parametrus; PABRĖŽIA, kad vidaus vandenu uostams svarbu turėti galimybę naudotis finansavimo priemonėmis; RAGINA, kad planuojamoje aukšto lygio jūrų pramonės ir uostų taryboje būtų tinkamai atstovaujama visiems uostams;

66. PALANKIAI VERTINA tai, kad ES uostų strategijoje jūrų uostai pripažįstami esminiais ES prekių importo ir eksporto vartais, taip tvirtai teikiant pirmenybę Sąjungos pasauliniam junglumui ir konkurencingumui;
  67. PABRĖŽIA, kad reikia veiksmingų darbo jėgos prisitaikymo, perkvalifikavimo ir operatyvinio mokymo priemonių, siekiant užtikrinti, kad vykstant technologinei transformacijai būtų kuriamos kokybiškos darbo vietos, gerinama darbo jėgos sauga ir sektorius taptų patrauklesnis moterims bei jaunimui;
  68. PABRĖŽIA, kad svarbu užtikrinti saugią uosto darbuotojų darbo aplinką, visų pirma atsižvelgiant į didėjančią saugumo riziką ir svarbų uostų vaidmenį karinio mobilumo srityje, ir RAGINA reguliariai rengti mokymus bei pratybas.
-