

Bruksela, 9 czerwca 2026 r.
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

WYNIK PRAC

Od: Sekretariat Generalny Rady
Data: 8 czerwca 2026 r.
Do: Delegacje

Nr poprz. dok.: 9714/26

Dotyczy: Konkluzje Rady dotyczące strategii UE w sprawie portów

Delegacje otrzymują w załączniku konkluzje Rady dotyczące strategii UE w sprawie portów, w wersji zatwierdzonej przez Radę na posiedzeniu 8 czerwca 2026 r.

Konkluzje Rady dotyczące strategii UE w sprawie portów

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

- komunikat Komisji pt. „Strategia UE w sprawie portów”¹;
- komunikat Komisji w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego²;
- konkluzje Rady pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”³;
- konkluzje Rady pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!”⁴;
- konkluzje Rady w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego⁵;
- konkluzje Rady pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej konektywności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”⁶;
- konkluzje Rady w sprawie Europejskiego paktu na rzecz wszechoceanu⁷;
- konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa morskiego⁸;
- deklarację z Nikozji ministrów Unii Europejskiej odpowiedzialnych za gospodarkę morską w sprawie poprawy kształcenia i szkolenia marynarzy oraz promowania równego udziału kobiet w przemyśle żegludowym;

¹ Dok. ST 6926/26.

² Dok. ST 6987/26.

³ Dok. ST 8648/20.

⁴ Dok. ST 15144/18.

⁵ Dok. ST 10350/26.

⁶ Dok. ST 9976/17.

⁷ Dok. ST 15807/25.

⁸ Dok. ST 9946/21.

1. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE komunikat Komisji dotyczący strategii UE w sprawie portów jako kompleksowe ramy uwzględniające kluczowe wyzwania stojące przed europejskimi portami, zarówno morskimi, jak i śródlądowymi, w odniesieniu do konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju, odporności, bezpieczeństwa, cyfryzacji, zarządzania i aspektów społecznych, w oparciu o politykę portową z 2013 r.; **PODKREŚLA** znaczenie proporcjonalnego i skutecznego wdrażania oraz unikania zbędnych obciążeń administracyjnych i finansowych zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa.
2. **WZYWA** Komisję do oceny skuteczności istniejących forów na szczeblu UE w zakresie wdrażania tej strategii oraz, w razie potrzeby, do utworzenia nowych forów.
3. **DOSTRZEGA**, że porty europejskie obsługują ponad 74 % towarów wwożonych do Europy lub wywożonych z niej oraz około 395 mln pasażerów rocznie, co generuje znaczną wartość gospodarczą i zatrudnienie; **UZNAJE**, że strategiczna rola portów rozszerzyła się i obejmuje transformację energetyczną, energię z morskich źródeł odnawialnych, klastry przemysłowe, mobilność wojskową i bezpieczeństwo, w tym narażenie na przestępczość zorganizowaną, zagrożenia hybrydowe i nielegalny handel mające wpływ na odporność i integralność łańcuchów dostaw; **KŁADZIE NACISK** na różnorodność ekosystemów portowych, w tym ich cechy geograficzne, klimatyczne i operacyjne.
4. **DOSTRZEGA**, że istnieją porty morskie, które ze względu na swoje wyjątkowe położenie są szczególnie narażone na zagrożenia zewnętrzne o charakterze wojskowym i geopolitycznym, pochodzące spoza UE; **DOSTRZEGA** w związku z tym, że porty morskie mają szczególne potrzeby uwarunkowane tymi czynnikami zewnętrznymi; **APELUJE** o wprowadzenie instrumentów UE wspierających porty morskie.
5. **DOSTRZEGA** szczególną rolę portów śródlądowych – jako integralnych elementów sieci TEN-T – we wnoszeniu wkładu w logistykę multimodalną, dekarbonizację transportu i odporność łańcuchów dostaw; **WZYWA** do zróżnicowanego i proporcjonalnego podejścia politycznego odzwierciedlającego ich specyfikę.
6. **DOSTRZEGA**, że porty na wyspach (jako główni instytucjonalni orędownicy unijnej polityki dotyczącej wysp), w regionach przybrzeżnych, najbardziej oddalonych oraz w krajach i terytoriach zamorskich odgrywają dla swoich terytoriów strategiczną rolę; **DOSTRZEGA**, że porty te są szczególnie narażone na presję konkurencyjną, zagrożenia związane z klimatem i bezpieczeństwem oraz dodatkowe koszty, a także że małe i średnie porty, w tym w regionach słabo zaludnionych, stoją w obliczu podobnych wyzwań.

7. ZACHĘCA do ukierunkowanego i elastycznego wsparcia w ramach odpowiednich instrumentów UE, z uwzględnieniem specyfiki tych portów, w tym ich roli w bezpieczeństwie dostaw i mobilności wojskowej, przy jednoczesnym dalszym uznawaniu i wspieraniu kluczowej siły napędowej i strategicznej roli europejskich portów morskich i śródlądowych TEN-T, przy zapewnieniu ciągłości terytorialnej i sprostaniu wyzwaniom stojącym przed portami w pobliżu węzłów pozaunijnych. **PODKREŚLA** potrzebę proporcjonalnego podejścia do regionów najbardziej oddalonych poprzez systematyczne przeprowadzanie ocen skutków wniosków ustawodawczych UE dla tych regionów, w szczególności dla funkcjonowania ich portów.
8. **ODNOTOWUJE**, że warunki regionalne w całej Unii, w tym warunki zimowe wpływające na operacje, znacznie się różnią i mogą w różny sposób wpływać na wdrażanie strategii; **PODKREŚLA**, że warunki zimowe w niektórych regionach mogą przez dłuższe okresy każdego roku znacząco wpływać na operacje portowe i działalność morską; **ZAZNACZA**, że zapewnienie bezpiecznych i skutecznych operacji zimowych wymaga specjalnego sprzętu i ustaleń operacyjnych. **KŁADZIE NACISK** na wartość uwzględnienia tych różnych regionalnych warunków wstępnych przy opracowywaniu i stosowaniu odpowiednich środków w celu wspierania skutecznego i odpornego wdrażania w całej Unii.

II. WZMOCNIENIE KONKURENCYJNOŚCI, INNOWACYJNOŚCI I CYFRYZACJI

9. **DOSTRZEGA**, że handel morski ma z natury charakter globalny i że na konkurencyjność mają wpływ koszty, normy i warunki regulacyjne, oraz **KŁADZIE NACISK** na znaczenie zapewnienia równych warunków działania na szczeblu międzynarodowym i zajęcia się zakłóceniami wynikającymi z asymetrii regulacyjnych i praktyk państw trzecich.
10. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** zasady przewodnie określone przez Komisję w odniesieniu do wsparcia UE dla projektów portowych w państwach trzecich i **ZAZNACZA**, że takie wsparcie powinno podlegać solidnemu sprawdzianowi konkurencyjności.
11. **DOSTRZEGA** kluczową rolę portów w konkurencyjności i odporności łańcuchów logistycznych oraz ich ekspozycja na konkurencję międzynarodową, zapewniając, aby projekty wspierane przez UE w państwach trzecich uwzględniały potencjalny wpływ na pozycję konkurencyjną portów UE.
12. **PODKREŚLA** znaczenie aktywnego ograniczania biurokracji i upraszczania procesów oraz **WZYWA** Komisję i państwa członkowskie do określenia i wdrożenia środków upraszczających.
13. **POPIERA** dążenie do sprawiedliwego dostępu do rynku w ramach zobowiązań międzynarodowych i **WZYWA** do zapewnienia zrównoważonych i niedyskryminacyjnych warunków dla operatorów z UE na rynkach portowych państw trzecich.

14. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE zamiar przedstawienia wytycznych dotyczących oceny inwestycji zagranicznych w portach UE i ZWRACA UWAGĘ na znaczenie stosowania kontroli w sposób oparty na analizie ryzyka, proporcjonalny i niedyskryminacyjny, stosowania istniejących ram, unikania powielania działań i zapewnienia pewności prawa przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa gospodarczego i dążeniu do unikania nadmiernej własności zagranicznej lub kontroli nad krytyczną infrastrukturą portową i operacjami portowymi, w tym ryzyka związanego z infiltracją przez przestępczość zorganizowaną, zwłaszcza ryzyka istotnego dla mobilności wojskowej i bezpieczeństwa gospodarczego Unii; **PODKREŚLA** w związku z tym potrzebę ochrony atrakcyjnego otoczenia inwestycyjnego dla portów europejskich oraz unikania zniechęcania wiarygodnych inwestorów; **ZAUWAŻA** potrzebę zapewnienia dostępu do środków finansowych na realizację projektów inwestycyjnych w portach UE.
15. **PODKREŚLA** potrzebę promowania interesów UE w odniesieniu do normalizacji portów na odpowiednich forach międzynarodowych. **WZYWA** państwa członkowskie do skutecznego stosowania istniejących mechanizmów monitorowania i do wymiany istotnych informacji na szczeblu UE.
16. **PRZYPOMINA** o różnorodności modeli zarządzania portami i **ZAZNACZA**, że różnorodność ta musi być w pełni szanowana.
17. **DOSTRZEGA** rolę umów koncesyjnych i umów dzierżawy gruntów w przyciąganiu inwestycji i **WZYWA** do kontynuowania zrównoważonego podejścia politycznego, które respektuje istniejące modele zarządzania portami, przy jednoczesnym zapewnieniu elastyczności, odporności, bezpieczeństwa, zrównoważoności i dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a jednocześnie promowaniu stałego rozwoju portów poprzez realizację szerokiego zakresu inwestycji.
18. **POTWIERDZA**, że przyszłe inicjatywy Unii nie powinny mieć wpływu na kompetencje krajowe w zakresie zarządzania portami, a także na koncesje i ramy użytkowania gruntów w portach.
19. **DOSTRZEGA** zmieniającą się rolę władz portowych i innych podmiotów zarządzających portami jako koordynatorów strategicznych i **ZACHEĆCA** je do dalszego rozwoju, współpracy i skutecznych działań zgodnie z krajowymi strukturami zarządzania i własności.
20. **PODKREŚLA** znaczenie finansowania podstawowej infrastruktury portowej dostępnej do ogólnego użytku (takiej jak falochrony, pogłębianie kanałów dostępu, energia z morskich źródeł odnawialnych, infrastruktura paliw alternatywnych, publicznie dostępne nabrzeża oraz wspólny dostęp drogowy i kolejowy na obszarze portu), która ma wysoką publiczną wartość dodaną, i **ZWRACA SIĘ** do Komisji, by w kontekście przeglądu ram pomocy państwa uwzględniła te elementy w celu wspierania rentowności i konkurencyjności portów; Szczególną uwagę należy zwrócić na porty śródlądowe i mniejsze porty oraz peryferyjne i wyspiarskie systemy portowe, które często borykają się ze strukturalnymi lukami inwestycyjnymi i ograniczoną zdolnością generowania dochodów.

21. ZWRACA SIĘ do Komisji, aby podczas przeglądu ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych (GBER) dostosowała zakres (kategorie pomocy), progi i odsetek intensywności pomocy w odniesieniu do pomocy portowej objętej wyłączeniem grupowym, aby lepiej odzwierciedlić rzeczywiste, skorygowane o inflację koszty inwestycji niezbędnych do cyfryzacji, cyberbezpieczeństwa, transformacji energetycznej, bezpieczeństwa, ochrony, przesunięcia międzygałęziowego i mobilności podwójnego zastosowania; ZWRACA SIĘ do Komisji o zapewnienie uproszczenia i pewności prawa przy jednoczesnym unikaniu dodatkowych obciążeń administracyjnych; ZWRACA SIĘ do Komisji o zapewnienie większej intensywności pomocy i uproszczonych procedur dla portów.
22. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE zobowiązanie Komisji do uproszczenia obciążeń regulacyjnych przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony środowiska, w tym poprzez przegląd aktu delegowanego w sprawie unijnej systematyki dotyczącej zmiany klimatu w celu poprawy użyteczności oraz proponowane rozporządzenie w sprawie przyspieszenia ocen oddziaływania na środowisko, które to działania przyspieszą oceny dzięki cyfryzacji, krótszym terminom i połączonym procedurom.
23. PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI wspólne zasady finansowania UE i ZAZNACZA, że powinny one uprościć procedury, unikać dodatkowej biurokracji i pozostać neutralne w odniesieniu do modeli zarządzania i koncesji lub ustaleń umownych, aby szanować różnorodność systemów krajowych, przy jednoczesnym zapewnieniu portom różnej wielkości i o różnej sytuacji geograficznej równego dostępu do możliwości finansowania.
24. POTWIERDZA potrzebę wykorzystania różnych źródeł finansowania inwestycji przynoszących korzyści portom UE. Takie źródła finansowania obejmują źródła unijne, krajowe i prywatne, a także finansowanie pozyskiwane w drodze współpracy z krajowymi bankami prorozwojowymi i instytucjami finansowymi. W związku z tym celem jest wspieranie ich rozwoju w różnych obszarach funkcjonalnych, takich jak bezpieczeństwo, cyberbezpieczeństwo, obrona, transformacja energetyczna, dekarbonizacja, zielone korytarze żeglugowe i nowoczesne technologie, przy jednoczesnym podkreśleniu znaczenia uwzględnienia warunków lokalnych w czasie udzielania wsparcia finansowego poszczególnym portom i uznaniu ich szczególnych cech wynikających między innymi z ich wyjątkowych lokalizacji, w tym ograniczeń związanych z wyspiarskim charakterem lub wysokiego narażenia na zewnętrzne zagrożenia o charakterze wojskowym i geopolitycznym, które mogą determinować szczególne potrzeby inwestycyjne.
25. ZACHĘCA do lepszej koordynacji i przejrzystości wszystkich unijnych instrumentów finansowania, aby zapewnić elastyczność, spójność, dostępność i dostosowanie do priorytetów strategicznych dla portów UE.

26. **PODKREŚLA** potrzebę zacieśnienia współpracy instytucjonalnej w zakresie opracowywania i wdrażania polityki portowej UE. Ma to zastosowanie w szczególności w obszarach, takich jak kontrola bezpośrednich inwestycji zagranicznych, monitorowanie koncentracji rynku i koordynacja strategii *Global Gateway*, z uwzględnieniem wzajemnie korzystnych inicjatyw z państwami trzecimi, i **ZWRACA SIĘ** do Komisji o zbadanie możliwości wzmocnienia współpracy portowej na szczeblu UE, w tym poprzez wykorzystanie i, w stosownych przypadkach, wzmocnienie istniejących forów, również, w stosownych przypadkach, z udziałem organów bezpieczeństwa wewnętrznego i organów ścigania. W związku z tym celem jest stworzenie specjalnej przestrzeni wzajemnego zrozumienia i wspólnych działań w obronie wspólnego europejskiego interesu portowego, bez uszczerbku dla uczciwej konkurencji między portami i bez nakładania nowych obciążeń na państwa członkowskie lub Komisję.
27. **PODKREŚLA** rosnące strategiczne znaczenie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w portach znajdujących się w państwach trzecich, w szczególności w państwach sąsiadujących z Unią, w świetle ich potencjalnego wpływu na konkurencyjność portów Unii, rozwój węzłów przeładunkowych, mobilność wojskową oraz odporność i bezpieczeństwo łańcuchów dostaw.
28. **ODNOTOWUJE** przegląd wytycznych UE w sprawie łączenia przedsiębiorstw i **PODKREŚLA** potrzebę zachowania skutecznej konkurencji przy jednoczesnym uwzględnieniu zmieniających się struktur rynkowych, w tym integracji pionowej, które mogą zwiększyć przewidywalność rozwoju ruchu i zapewnić wsparcie dla długoterminowych strategii inwestycyjnych.
29. **PODKREŚLA** znaczenie dalszej integracji portów z TEN-T poprzez wzmocnienie połączeń portów morskich z zapleczem lądowym, w tym w regionach najbardziej oddalonych, a także poprzez multimodalną integrację portów śródlądowych, oraz **WZYWA** do priorytetowego traktowania konektywności obejmującej kolej, drogi podwójnego zastosowania i śródlądowe drogi wodne, w tym do ochrony żeglowności, niezawodności torów wodnych i operacyjności basenu portowego na głównych śródlądowych drogach wodnych, a także odpornych i wydajnych połączeń „ostatniej mili”, w przypadku gdy jest to geograficznie wykonalne. Promowanie przesunięcia międzygałęziowego powinno być priorytetem, ale tam, gdzie dostępny jest jedynie transport drogowy, należy również zapewnić połączenie z siecią drogową, zwłaszcza w przypadku mniejszych portów.
30. **PODKREŚLA** znaczenie odpowiedniej przepustowości i jakości infrastruktury oraz **ZACHĘCA** do wzmocnienia rozwoju infrastruktury związanej z portami, w tym, w stosownych przypadkach, połączeń multimodalnych i suchych portów, oprócz działań w zakresie inwestycji infrastrukturalnych ukierunkowanych bezpośrednio na porty.

31. **PODKREŚLA** znaczenie wzmocnienia multimodalności i integracji portów z łańcuchami logistycznymi, a także zapewnienia rozwoju i skutecznego wdrażania innowacji cyfrowych i technologicznych, które są zasadniczymi czynnikami efektywności, odporności i konkurencyjności europejskiego systemu portowego.
32. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** wyrażony przez Komisję zamiar zwiększenia efektywności i cyfryzacji operacji portowych i łańcuchów logistycznych, a także dalszego wspierania przesunięcia międzygałęziowego, i **WZYWA** do zwrócenia szczególnej uwagi na status obszarów portowych w świetle prowadzonych na nich operacji kolejowych w celu uproszczenia i zwiększenia elastyczności wewnątrzportowych operacji kolejowych, a tym samym skrócenia czasu oczekiwania i optymalizacji zdolności operacyjnej, przy pełnym poszanowaniu wymogów bezpieczeństwa i ochrony, oraz w celu priorytetowego traktowania transformacji ekologicznej; **ZWRACA SIĘ** do Komisji o ocenę adekwatności istniejących ram regulacyjnych w tym zakresie.
33. **DOSTRZEGA**, że publiczne porty śródlądowe i morskie znajdujące się w sieci TEN-T w znacznym stopniu przyczyniają się do połączeń multimodalnych, odporności łańcucha dostaw, transformacji energetycznej, spójności regionalnej oraz, w stosownych przypadkach, mobilności wojskowej, i **ZWRACA SIĘ** do Komisji i państw członkowskich o uwzględnienie tych funkcji, w stosownych przypadkach, przy wdrażaniu odpowiednich istniejących instrumentów i ram polityki UE.
34. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie mobilności wojskowej i **WZYWA** do jego szybkiego wdrożenia, przy zapewnieniu odpowiedniego i elastycznego wsparcia dla infrastruktury portowej podwójnego zastosowania i powiązanego sprzętu, w tym skutecznego finansowania odzwierciedlającego obecne realia i rosnące zapotrzebowanie na odpowiednio przygotowaną infrastrukturę portów morskich zdolną do obsługi dostaw strategicznych, transportu wojskowego i innych powiązanych operacji. **PRZYPOMINA** o znaczeniu realizacji działań określonych w zobowiązaniu dotyczącym mobilności wojskowej na 2024 r.⁹
35. **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** wysiłki na rzecz wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej i wspierania wdrażania innowacji oraz **APELUJE** o jaśniejsze sposoby upowszechniania rozwiązań cyfrowych i technologicznych we wszystkich portach.
36. **ZACHĘCA** do opracowywania unijnych inicjatyw cyfrowych i **WZYWA** do ich skutecznego i zharmonizowanego wdrażania przy unikaniu fragmentacji i zbędnych dodatkowych wymogów.

⁹ Dok. ST 9225/24.

37. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE opracowanie wytycznych dotyczących wymiany danych i PODKREŚLA znaczenie interoperacyjności, ochrony danych i wydajnych łańcuchów logistycznych, ZAZNACZAJĄC jednocześnie potrzebę zapewnienia, by takie przyszłe wytyczne nie podważały postępów już osiągniętych przez operatorów i właściwe organy.
38. PODKREŚLA potrzebę zapewnienia spójności między politykami i przepisami UE mającymi wpływ na porty i połączenia z zapleczem lądowym, w tym polityką klimatyczną, energetyczną i transportową, w celu uniknięcia skumulowanych obciążeń regulacyjnych i finansowych, które mogą mieć wpływ na konkurencyjność portów UE.

III. TRANSFORMACJA ENERGETYCZNA, ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ I ROZBUDOWA CZYSTYCH GAŁĘZI PRZEMYSŁU

39. DOSTRZEGA, że porty stają się strategicznymi węzłami energetycznymi i przemysłowymi oraz odgrywają kluczową rolę w dekarbonizacji i transformacji energetycznej europejskiej gospodarki i społeczeństwa.
40. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE wsparcie dla zasilania energią elektryczną z lądu i ZAZNACZA, że wdrożenie powinno mieć na celu zapewnienie rentowności, konkurencyjności i dostosowania do popytu, przy zapewnieniu przejrzystości cen i unikaniu aktywów osieroconych, biorąc również pod uwagę wyzwania związane z łącznością sieciową portów TEN-T oraz uznając, że w przypadku portów śródlądowych odpowiednie mogą być alternatywne rozwiązania, takie jak infrastruktura ładowania na lądzie.
41. ZAUWAŻA, że koszty operacyjne¹⁰ zasilania energią elektryczną z lądu¹¹ różnią się w zależności od różnic w cenach energii elektrycznej i rozbieżnych zawłości operacyjnych; POPIERA inicjatywy zachęcające do korzystania z OPS; zachęca państwa członkowskie do uznania energii elektrycznej z OPS za strategiczny element transformacji energetycznej poprzez pełne włączenie jej do celów krajowych, systemów wsparcia i planowania na podstawie dyrektywy w sprawie energii ze źródeł odnawialnych¹².
42. APELUJE, aby plan działania UE na rzecz elektryfikacji wspierał wiodącą rolę portów UE w elektryfikacji obszarów morskich, w tym wzmocnioną integrację sieci.
43. WZYWA do promowania rozwiązań w zakresie inteligentnych sieci, zarządzania popytem i efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury.

¹⁰ Skrót OpEx.

¹¹ Skrót OPS.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona)
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. DOSTRZEGA rolę portów w zakresie paliw alternatywnych oraz czystej i niskoemisyjnej energii, a także wkład portów TEN-T w rozwój zielonych korytarzy żeglugowych z państwami trzecimi; ZACHEĆCA do większego dostosowania TEN-T, TEN-E i krajowych ram planowania, wyraźnie odzwierciedlającego potrzeby lądowej sieci elektroenergetycznej i gazowej związane z dekarbonizacją portów i dostawami paliwa, w tym w odniesieniu do wielopaliwowej infrastruktury portowej przystosowanej do wodoru.
45. PRZYPOMINA o znaczeniu ułatwiania i priorytetowego traktowania wdrażania sieci w portach oraz zapewnienia terminowych i wydajnych połączeń dla projektów związanych z portami.
46. DOSTRZEGA rolę portów w określaniu odpowiednich warunków, na jakich alternatywne paliwa niskoemisyjne i bezemisyjne mogą być w praktyczny i bezpieczny sposób magazynowane, bunkrowane i obsługiwane na różnych obszarach portowych, z uwzględnieniem ich ograniczeń operacyjnych i przestrzennych, a także ich rolę w ułatwianiu i dążeniu do przyciągnięcia inwestycji odpowiadających popytowi (na przykład poprzez współpracę w zielonych korytarzach, węzłach i międzysektorowych platformach publiczno-prywatnych). DOSTRZEGA kluczową rolę rynku w rozwoju łańcucha dostaw czystych paliw na obszarach portowych i Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE dalsze środki wspierające popyt na zrównoważone paliwa, co doprowadzi do zapewnienia ich dostępności, skalowalności i przystępności cenowej.
47. WZYWA do zacieśnienia współpracy między portami, klastrami przemysłowymi i ich zapleciami w celu wspierania transformacji energetycznej, czystego przemysłu i rozwiązań w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym oraz WZYWA do aktywnego wspierania przyspieszonego wydawania pozwoleń i łączności sieciowej, aby ułatwić rozwój tych klastrów przemysłowych na obszarach portowych lub podłączonych do nich.
48. PRZYPOMINA o znaczeniu wykorzystywania dochodów z ETS do celów związanych z klimatem i ZACHEĆCA państwa członkowskie, zgodnie z priorytetami krajowymi, do wspierania dekarbonizacji sektora morskiego w całym łańcuchu wartości, w tym przedsiębiorstw żeglugowych, stoczni, projektów modernizacji, producentów sprzętu, dostawców technologii, dostawców paliw i portów, a także ZACHEĆCA państwa członkowskie do wykorzystywania dochodów uzyskanych z włączenia żeglugi do EU ETS w celu wspierania transformacji energetycznej sektora, w tym odnowy floty, zielonej modernizacji, usług transportu morskiego na wyspach, paliw alternatywnych i portowej infrastruktury energetycznej.
49. ODNOTOWUJE zbliżające się aktualizacje i przeglądy odpowiednich przepisów, w tym EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime, oraz ich znaczenie dla konkurencyjności portów i wkładu w osiągnięcie unijnego celu neutralności klimatycznej i jego celów klimatycznych; APELUJE o skoordynowane podejście i ocenę skumulowanego wpływu wszelkich nowych lub zmienionych przepisów.

50. ODNOTOWUJE obawy wyrażone przez kilka państw członkowskich dotyczące wpływu ETS na konkurencyjność portów UE, w szczególności w odniesieniu do przekierowania ruchu, ucieczki emisji i przenoszenia inwestycji, oraz PRZYPOMINA o spoczywającym na Komisji na mocy dyrektywy w sprawie ETS obowiązku monitorowania wdrażania ETS w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego w celu wykrywania omijania przepisów, aby zapobiegać takim zachowaniom na wczesnym etapie; ZWRACA UWAGĘ na potrzebę przyjęcia odpowiednich środków w celu łagodzenia takich zagrożeń, przy zwróceniu szczególnej uwagi na regiony najbardziej oddalone, z uwzględnieniem ekspozycji portów UE na konkurencję międzynarodową i ich roli w globalnych łańcuchach logistycznych, a także na regiony wyspiarskie i peryferyjne; ZWRACA SIĘ do Komisji o zintensyfikowanie monitorowania i zaproponowanie ukierunkowanych środków naprawczych, zwłaszcza w odniesieniu do działań związanych z przeładunkiem, przy jednoczesnym zachowaniu ambicji środowiskowych i zapewnieniu spójności z ramami międzynarodowymi, takimi jak ramy IMO. ZWRACA SIĘ do Komisji o udzielenie wszelkiego wsparcia z myślą o osiągnięciu globalnego porozumienia, które przyczyni się do realizacji wszystkich celów w zakresie redukcji emisji i celów strategii IMO dotyczącej gazów cieplarnianych z 2023 r., a następnie o wprowadzenie odpowiednich dostosowań do określonych przepisów UE, tak aby skutecznie uniknąć podwójnych płatności finansowych i obciążeń administracyjnych.
51. PRZYPOMINA o znaczeniu wspierania inwestycji w technologie i infrastrukturę w zakresie dekarbonizacji i transformacji energetycznej w portach w sposób neutralny pod względem technologicznym. W związku z tym porty powinny mieć dostęp do wsparcia, aby mogły sprostać wyzwaniom związanym z wdrażaniem czystych technologii energetycznych, takich jak pływająca infrastruktura wiatrowa, słoneczna i falowa do wytwarzania czystej i odnawialnej energii, a tym samym wspomagać państwa członkowskie i zainteresowane strony w budowaniu prawdziwej europejskiej wiedzy fachowej, wzmacniać niezależność energetyczną i zwiększać zatrudnienie.
52. POPIERA wysiłki na rzecz uproszczenia wdrażania ram regulacyjnych przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony środowiska. W tym względzie celem powinno być unikanie powielania działań i zapewnienie spójnego, międzysektorowego podejścia, aby ułatwić rozwój portów, w szczególności w odniesieniu do procedur wydawania pozwoleń i zgodnie z zasadą pomocniczości.
53. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE opracowanie ram odporności na zmianę klimatu, w tym narzędzi oceny ryzyka klimatycznego; PODKREŚLA potrzebę uodpornienia infrastruktury portowej na zmianę klimatu przy jednoczesnym unikaniu przenoszenia ryzyka na pobliskie miasta, przemysł lub infrastrukturę; PODKREŚLA potrzebę opracowania ogólnounijnych ram oceny ryzyka klimatycznego w portach, w tym suszy, niskiego poziomu wody, powodzi i zmienności hydromorfologicznej rzek, które to zjawiska mają wpływ na porty śródlądowe, oraz określenia priorytetowych środków dostosowawczych, w oparciu o istniejące polityki i narzędzia w zakresie klimatu, systematyki i odporności.

IV. OCHRONA I ZABEZPIECZENIE PORTÓW

54. DOSTRZEGA rosnący zakres zagrożeń dla bezpieczeństwa mających wpływ na porty oraz potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa i odporności infrastruktury portowej.
55. PODKREŚLA znaczenie płynnej synchronizacji strategii z działaniami w dziedzinie mobilności wojskowej w celu usprawnienia, ułatwienia i przyspieszenia dużych rozmieszczeń oddziałów i zasobów z państw członkowskich UE i państw trzecich, przy zapewnieniu spójności z wysiłkami podejmowanymi w ramach NATO. Podkreśla również potrzebę zapewnienia zasobów na prace infrastrukturalne w portach znajdujących się w unijnych korytarzach mobilności wojskowej.
56. W ZWIĄZKU Z TYM UWAŻA, ŻE NALEŻY zastanowić się nad stosunkami własności elementów infrastruktury portowej, aby zapewnić szybki dostęp do obszarów portowych, z uwzględnieniem inspekcji i audytów, a także przemieszczania sprzętu wojskowego i innych kwestii istotnych z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa UE.
57. PODKREŚLA, jak ważne jest, by w strategii portowej zwrócono uwagę na nowe i rosnące zagrożenia dla portów, w tym terroryzm, sabotaż, przestępczość zorganizowaną, korupcję, cyberataki i ataki hybrydowe oraz drony i inne systemy bezzałogowe.
58. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE wysiłki na rzecz wzmocnienia ram bezpieczeństwa morskiego i przeciwdziałania pojawiającym się zagrożeniom. ODNOTOWUJE przyszły wniosek dotyczący unijnych ram ułatwiających współpracę między państwami członkowskimi w zakresie sprawdzania przeszłości pracowników portowych jako opartego na analizie ryzyka narzędzia zapobiegania przestępczości zorganizowanej i nielegalnej działalności oraz ich zwalczania. Ponownie PODKREŚLA potrzebę opracowania wytycznych w celu doprecyzowania Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS) jako podstawowych ram międzynarodowych służących przeciwdziałaniu rosnącym zagrożeniom stwarzanym przez przestępczość zorganizowaną i nielegalny handel.
59. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE inicjatywy mające na celu zwalczanie przestępczości zorganizowanej i korupcji, a także terroryzmu, sabotażu, cyberataków i ataków hybrydowych oraz dronów, PODKREŚLA znaczenie, jakie sojusz portów europejskich ma dla zwalczania przestępczości zorganizowanej i handlu narkotykami; POPIERA proporcjonalne i skuteczne środki bezpieczeństwa, które uwzględniają realia operacyjne i pozwalają uniknąć niepotrzebnych obciążeń. Ważne są nowe i ulepszone narzędzia dla organów ścigania oraz wzmocniona współpraca z państwami spoza UE.
60. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE ściślejszą współpracę z państwami trzecimi i partnerami międzynarodowymi w celu zwiększenia ochrony portów, w tym portów śródlądowych.

61. WZYWA do wdrożenia odpowiednich przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa w całej UE oraz do zacieśnienia współpracy między właściwymi organami. Musi to obejmować wzajemną wymianę danych między właściwymi organami (ds. bezpieczeństwa), w szczególności wymianę informacji między organami policyjnymi, celnymi, portowymi i morskimi w celu skuteczniejszego zapobiegania przestępczości zorganizowanej i działaniom innych potencjalnych wrogich podmiotów w portach oraz wykrywania i skutecznego zwalczania tej przestępczości i takich działań. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE planowane utworzenie unijnego centrum danych celnych w celu gromadzenia, przetwarzania i wymiany danych z organami celnymi i między nimi, a także istniejący europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe), który zapewnia wyprzedzające zarządzanie ryzykiem związanym z ładunkiem.
62. DOSTRZEGA kluczową rolę, jaką porty odgrywają zarówno w mobilności wojskowej, jak i odporności, ponieważ są zasadniczymi czynnikami umożliwiającymi przemieszczanie wojsk i sprzętu wojskowego, a jednocześnie służą jako kluczowe cywilne bramy handlu, dostaw energii i konektywności w całej Europie.
63. ZAZNACZA, że wszelkie przyszłe inicjatywy na rzecz ochrony i zabezpieczenia portów, w tym przyszłe ramy mobilności wojskowej, muszą starannie równoważyć wymogi w zakresie bezpieczeństwa i wymogi wojskowe z ciągłością działalności cywilnej i handlowej oraz, w razie potrzeby, zapewniać priorytetowy dostęp do obszarów portowych; DOSTRZEGA, że porty potrzebują wystarczającej przepustowości i zasobów finansowych, aby reagować na wstrząsy geopolityczne i nieprzewidziane sytuacje.

V. SPÓJNOŚĆ SPOŁECZNA, UMIEJĘTNOŚCI I WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSCA PRACY

64. DOSTRZEGA rolę portów jako kluczowych czynników umożliwiających rozwój gospodarczy, odporność oraz spójność społeczną i terytorialną Unii. W związku z tym KŁADZIE NACISK na znaczenie małych i średnich portów, w tym portów na wyspach, w regionach oddalonych i najbardziej oddalonych, na obszarach słabo zaludnionych oraz portów leżących u podstaw odporności strategicznej i logistycznej.
65. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE fakt, że europejska strategia w sprawie portów ma wyraźnie zastosowanie do portów śródlądowych; ZWRACA UWAGĘ na wkład portów śródlądowych w wewnątrz europejską logistykę transgraniczną i utrzymanie łańcuchów dostaw; PODKREŚLA, że wiele wymogów (np. dotyczących zasilania energią elektryczną z lądu) jest przede wszystkim dostosowanych do żeglugi morskiej oraz że należało w jeszcze większym stopniu uwzględnić szczególne parametry techniczne i gospodarcze portów śródlądowych; PODKREŚLA znaczenie dostępu portów śródlądowych do instrumentów finansowania; WZYWA DO odpowiedniej reprezentacji wszystkich portów w planowanej Radzie ds. Gospodarki Morskiej i Portów.

66. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE, że w strategii UE w sprawie portów porty morskie uznano za kluczowe bramy dla przywozu i wywozu towarów z UE, przy zdecydowanym priorytetowym potraktowaniu globalnej konektywności i konkurencyjności Unii.
 67. ZAZNACZA, że potrzebne są skuteczne środki w zakresie dostosowania i zmiany kwalifikacji siły roboczej oraz szkolenia operacyjne w celu zapewnienia, aby transformacja technologiczna prowadziła do tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, poprawy bezpieczeństwa siły roboczej i zwiększenia atrakcyjności sektora dla kobiet i osób młodych.
 68. PODKREŚLA znaczenie zapewnienia pracownikom portowym bezpiecznego środowiska pracy, zwłaszcza w świetle rosnących zagrożeń dla bezpieczeństwa, oraz kluczową rolę portów w mobilności wojskowej i WZYWA do regularnych szkoleń i ćwiczeń.
-