



Bruxelles, 9 iunie 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Data:	8 iunie 2026
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	9714/26
Subiect:	Concluziile Consiliului privind Strategia portuară a UE

În anexă, se pun la dispoziția delegațiilor Concluziile Consiliului privind Strategia portuară a UE, astfel cum au fost aprobate de Consiliu în cadrul reuniunii sale desfășurate la 8 iunie 2026.

Concluziile Consiliului privind Strategia portuară a UE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

AVÂND ÎN VEDERE

- Comunicarea Comisiei privind Strategia portuară a UE¹;
- Comunicarea Comisiei privind Strategia maritimă industrială a UE²;
- Concluziile Consiliului intitulate „Sectorul transportului pe apă din UE – perspective: Către un sector al transportului pe apă din UE neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon, cu zero accidente, automatizat și competitiv”³;
- Concluziile Consiliului intitulate „Transportul pe căile navigabile interioare – conștientizați-i potențialul și promovați-l!”⁴
- Concluziile Consiliului privind Strategia maritimă industrială a UE⁵;
- Concluziile Consiliului intitulate „Prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020: competitivitate, decarbonizare, digitizare în vederea asigurării conectivității la nivel mondial, precum și o piață internă eficace și un sector maritim de talie mondială”⁶;
- Concluziile Consiliului referitoare la Pactul european privind oceanul planetar⁷;
- Concluziile Consiliului privind securitatea maritimă⁸;
- Declarația de la Nicosia a miniștrilor Uniunii Europene responsabili cu afacerile maritime privind îmbunătățirea educației și formării navigatorilor și promovarea participării egale a femeilor în sectorul transporturilor maritime;

¹ Doc. ST 6926/26.

² Doc. ST 6987/26.

³ Doc. ST 8648/20.

⁴ Doc. ST 15144/18.

⁵ Doc. ST 10350/26.

⁶ Doc. ST 9976/17.

⁷ Doc. ST 15807/25.

⁸ Doc. ST 9946/21.

1. SALUTĂ comunicarea Comisiei privind strategia portuară a UE ca un cadru cuprinzător care abordează principalele provocări cu care se confruntă porturile europene, atât cele maritime, cât și cele interioare, în ceea ce privește competitivitatea, sustenabilitatea, reziliența, securitatea, digitalizarea, guvernanta și aspectele sociale, pe baza politicii portuare din 2013; SUBLINIAZĂ importanța unei puneri în aplicare proporționale și eficiente și a evitării sarcinilor administrative și financiare inutile, în conformitate cu principiile unei mai bune reglementări.
2. INVITĂ Comisia să evalueze eficiența forurilor existente la nivelul UE pentru punerea în aplicare a acestei strategii și, dacă este necesar, să creeze altele noi.
3. RECUNOAȘTE că porturile europene gestionează peste 74 % din mărfurile care intră sau ies din Europa și aproximativ 395 de milioane de pasageri anual, generând o valoare economică semnificativă și locuri de muncă; RECUNOAȘTE că rolul strategic al porturilor s-a extins pentru a include tranziția energetică, energia din surse regenerabile offshore, clusterelor industriale, mobilitatea militară și securitatea, inclusiv expunerea la criminalitatea organizată, amenințările hibride și traficul ilicit care afectează reziliența și integritatea lanțurilor de aprovizionare; EVIDENȚIAZĂ diversitatea ecosistemelor portuare, inclusiv caracteristicile geografice, climatice și operaționale.
4. RECUNOAȘTE că există porturi maritime care, din cauza poziției lor unice, sunt deosebit de expuse amenințărilor externe, de natură militară și geopolitică, care provin din afara UE; RECUNOAȘTE, prin urmare, că porturile maritime au nevoi specifice determinate de acești factori externi; SOLICITĂ instrumente ale UE pentru sprijinirea porturilor maritime.
5. RECUNOAȘTE rolul specific al porturilor interioare ca componente integrante ale rețelei TEN-T, contribuind la logistica multimodală, la decarbonizarea transporturilor și la reziliența lanțurilor de aprovizionare; SOLICITĂ o abordare politică diferențiată și proporțională care să reflecte caracteristicile lor specifice.
6. RECUNOAȘTE că porturile de pe insule (ca principalii susținători instituționali ai politicii Uniunii privind insularitatea), regiunile de coastă, regiunile ultraperiferice și țările și teritoriile de peste mări au un rol strategic pentru teritoriile lor; RECUNOAȘTE că aceste porturi sunt deosebit de expuse presiunii concurențiale, riscurilor climatice și de securitate și costurilor suplimentare și că porturile mici și mijlocii, inclusiv în regiunile slab populate, se confruntă cu provocări similare.

7. INVITĂ la un sprijin specific și flexibil în cadrul instrumentelor relevante ale UE, ținând seama de caracteristicile specifice ale acestor porturi, inclusiv de rolul lor în securitatea aprovizionării și mobilitatea militară, continuând, în același timp, să recunoască și să sprijine rolul esențial și strategic al porturilor maritime și interioare TEN-T ale Europei, asigurând continuitatea teritorială și abordând provocările cu care se confruntă porturile din apropierea nodurilor din afara UE. SUBLINIAZĂ necesitatea unei abordări proporționale pentru regiunile ultraperiferice prin efectuarea sistematică de evaluări ale impactului efectelor propunerilor legislative ale UE asupra acestor regiuni, în special asupra funcționării porturilor lor.
8. CONSTATĂ că condițiile regionale din Uniune variază considerabil și pot influența punerea în aplicare a strategiei în diferite moduri, inclusiv condițiile de iarnă care afectează operațiunile; EVIDENȚIAZĂ faptul că condițiile de iarnă din anumite regiuni pot afecta în mod semnificativ operațiunile portuare și activitățile maritime pe perioade îndelungate în fiecare an; SUBLINIAZĂ că sunt necesare echipamente specifice și măsuri operaționale pentru a asigura operațiuni de iarnă sigure și eficiente. SUBLINIAZĂ valoarea luării în considerare a acestor condiții prealabile regionale diferite atunci când se elaborează și se aplică măsuri relevante, pentru a sprijini punerea în aplicare eficientă și rezilientă în întreaga Uniune.

II. CONSOLIDAREA COMPETITIVITĂȚII, A INOVĂRII ȘI A DIGITALIZĂRII

9. RECUNOAȘTE că comerțul maritim este în mod inerent global și că competitivitatea este afectată de costuri, standarde și condiții de reglementare și SUBLINIAZĂ importanța asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel internațional și a abordării denaturărilor care decurg din asimetriile în materie de reglementare și din practicile țărilor terțe.
10. SALUTĂ principiile directe stabilite de Comisie pentru sprijinul acordat de UE proiectelor portuare din țări terțe și SUBLINIAZĂ că un astfel de sprijin ar trebui să facă obiectul unei verificări solide din perspectiva competitivității.
11. RECUNOAȘTE rolul central al porturilor în competitivitatea și reziliența lanțurilor logistice și expunerea acestora la concurența internațională, asigurându-se că proiectele sprijinite de UE în țări terțe țin seama de impactul potențial asupra poziției competitive a porturilor din UE.
12. SUBLINIAZĂ importanța reducerii active a birocrăției și a simplificării proceselor și SOLICITĂ Comisiei și statelor membre să identifice și să pună în aplicare măsuri de simplificare.
13. SUSTȚINE urmărirea unui acces echitabil pe piață în cadrul angajamentelor internaționale și SOLICITĂ condiții echilibrate și nediscriminatorii pentru operatorii din UE pe piețele portuare din țările terțe.

14. SALUTĂ intenția de a oferi orientări privind evaluarea investițiilor străine în porturile UE și SUBLINIAZĂ importanța aplicării controalelor într-un mod bazat pe riscuri, proporțional și nediscriminatoriu, a aplicării cadrelor existente, a evitării suprapunerilor și a asigurării securității juridice, protejând în același timp securitatea economică și urmărind evitarea proprietății străine nejustificate sau a controlului străin nejustificat asupra infrastructurilor și operațiunilor portuare critice, inclusiv a riscurilor legate de infiltrarea criminalității organizate, în special a celor relevante pentru mobilitatea militară și securitatea economică a Uniunii; SUBLINIAZĂ, în acest sens, necesitatea de a proteja un mediu de investiții atractiv pentru porturile europene și de a evita descurajarea investitorilor de încredere; OBSERVĂ necesitatea de a asigura accesul la resurse financiare pentru punerea în aplicare a proiectelor de investiții în porturile UE.
15. SUBLINIAZĂ necesitatea de a promova interesele UE în ceea ce privește standardizarea portuară în cadrul forurilor internaționale relevante. INVITĂ statele membre să aplice în mod eficace mecanismele de examinare existente și să facă schimb de informații relevante la nivelul UE.
16. AMINTEȘTE diversitatea modelelor de guvernare portuară și SUBLINIAZĂ că această diversitate trebuie respectată pe deplin.
17. RECUNOAȘTE rolul contractelor de concesiune și de închiriere a terenurilor în atragerea investițiilor și SOLICITĂ continuarea unei abordări politice echilibrate care să respecte modelele existente de guvernare portuară, asigurând în același timp flexibilitatea, reziliența, securitatea, sustenabilitatea și buna funcționare a pieței interne și promovând, în același timp, dezvoltarea continuă a porturilor, prin punerea în aplicare a unei game largi de investiții.
18. AFIRMĂ că competențele naționale în materie de guvernare portuară, precum și cadrele privind concesiunile și utilizarea terenurilor în porturi nu ar trebui să fie afectate de viitoarele inițiative ale Uniunii.
19. RECUNOAȘTE rolul în continuă evoluție al autorităților portuare și al altor organisme de administrare a porturilor în calitate de coordonatori strategici și ÎNCURAJEAZĂ continuarea dezvoltării, cooperării și performanței eficace a acestora în conformitate cu structurile naționale de guvernare și de proprietate.
20. SUBLINIAZĂ importanța finanțării infrastructurii portuare de bază deschise utilizării generale (cum ar fi digurile, dragarea canalelor de acces, energia din surse regenerabile offshore, infrastructura pentru combustibili alternativi, cheiurile accesibile publicului și accesul rutier și feroviar comun în zona portuară) care are o valoare adăugată publică ridicată și INVITĂ Comisia, în contextul revizuirii cadrului privind ajutoarele de stat, să ia în considerare aceste elemente pentru a sprijini viabilitatea economică și competitivitatea porturilor; Ar trebui să se acorde o atenție deosebită porturilor interioare și porturilor mai mici, sistemelor portuare periferice și insulare, care se confruntă adesea cu deficite structurale de investiții și cu o capacitate limitată de generare de venituri.

21. INVITĂ Comisia ca, atunci când revizuește Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare (RGECA), să adapteze domeniul de aplicare (categoriile de ajutoare), pragurile și procentul intensității ajutorului pentru ajutoarele portuare exceptate pe categorii pentru a reflecta mai bine costurile reale ajustate în funcție de inflație ale investițiilor necesare pentru digitalizare, securitate cibernetică, tranziție energetică, siguranță, securitate, transfer modal și mobilitate cu dublă utilizare; INVITĂ Comisia să asigure simplificarea și securitatea juridică, evitând, în același timp, sarcinile administrative suplimentare; INVITĂ Comisia să asigure intensități mai mari ale ajutorului și proceduri simplificate pentru porturi.
22. SALUTĂ angajamentul Comisiei de a simplifica sarcina de reglementare, garantând în același timp protecția mediului, inclusiv revizuirea Regulamentului delegat privind taxonomia în domeniul climei pentru a îmbunătăți ușurința de utilizare și propunerea de regulament privind accelerarea evaluărilor de mediu, care accelerează evaluările prin digitalizare, termene reduse și proceduri combinate.
23. IA ACT de principii comune pentru finanțarea UE și SUBLINIAZĂ că acestea ar trebui să simplifice procedurile, să evite birocrăția suplimentară și să rămână neutre în ceea ce privește modelele de guvernare și de concesiune sau acordurile contractuale, pentru a respecta diversitatea sistemelor naționale, asigurând în același timp accesul echitabil la oportunități de finanțare pentru porturile de diferite dimensiuni și cu situații geografice diferite.
24. AFIRMĂ necesitatea de a utiliza diverse surse de finanțare pentru investiții în beneficiul porturilor UE. Astfel de surse de finanțare includ surse ale UE, surse naționale și private, precum și mobilizarea de fonduri prin cooperarea cu băncile naționale de promovare și cu instituțiile financiare. În acest sens, scopul este de a sprijini dezvoltarea acestora în diferite domenii funcționale, cum ar fi securitatea, securitatea cibernetică, apărarea, tranziția energetică, decarbonizarea, coridoarele de transport maritim verde și tehnologiile moderne, subliniind, în același timp, importanța luării în considerare a condițiilor locale atunci când se acordă sprijin financiar porturilor individuale și recunoscând caracteristicile specifice ale acestora care decurg, printre altele, din amplasarea lor unică, inclusiv constrângerile legate de insularitate sau expunerea ridicată la amenințări externe de natură militară și geopolitică, care pot determina nevoi specifice de investiții.
25. INVITĂ la o mai bună coordonare și transparență între instrumentele de finanțare ale UE, asigurând flexibilitatea, coerența, accesibilitatea și alinierea la prioritățile strategice pentru porturile UE.

26. SUBLINIAZĂ necesitatea de a consolida cooperarea instituțională în elaborarea și punerea în aplicare a politicii portuare a UE. Acest lucru se aplică în special în domenii precum controlul investițiilor străine directe, monitorizarea concentrării pieței și coordonarea strategiei „Global Gateway”, ținând seama de inițiativele reciproc avantajoase cu țările terțe, și INVITĂ Comisia să exploreze opțiunile de consolidare a cooperării portuare la nivelul UE, inclusiv prin valorificarea și, după caz, consolidarea forurilor existente, inclusiv cu implicarea autorităților de securitate internă și de aplicare a legii, după caz. În acest sens, scopul este de a crea un spațiu dedicat înțelegerii reciproce și acțiunilor comune în apărarea intereselor generale portuare europene, fără a aduce atingere concurenței loiale între porturi și fără a impune noi sarcini statelor membre sau Comisiei.
27. SUBLINIAZĂ importanța strategică tot mai mare a monitorizării investițiilor străine directe în porturile situate în țări terțe, în special în cele din vecinătatea Uniunii, având în vedere impactul lor potențial asupra competitivității porturilor Uniunii, dezvoltarea nodurilor de transbordare, mobilitatea militară și reziliența și securitatea lanțurilor de aprovizionare.
28. IA ACT de revizuirea orientărilor UE privind concentrările economice și SUBLINIAZĂ necesitatea de a menține o concurență efectivă, ținând seama în același timp de evoluția structurilor pieței, inclusiv de integrarea verticală, care poate spori previzibilitatea dezvoltării traficului și poate oferi sprijin pentru strategiile de investiții pe termen lung.
29. SUBLINIAZĂ că este important să se continue integrarea porturilor în rețeaua TEN-T prin consolidarea conexiunilor dintre hinterland și porturile maritime, inclusiv în regiunile ultraperiferice, precum și prin integrarea multimodală a porturilor interioare, și SOLICITĂ să se acorde prioritate conectivității feroviare, rutiere și fluviale cu dublă utilizare, inclusiv prin protejarea navigabilității, a fiabilității căilor navigabile și a operabilității bazinelor portuare pe căile navigabile interioare centrale, precum și conexiunilor reziliente și eficiente pe ultimul kilometru, acolo unde este fezabil din punct de vedere geografic. Promovarea transferului modal ar trebui să fie o prioritate, dar în cazul în care transportul rutier este singurul mod de transport disponibil, conectivitatea la rețeaua rutieră trebuie, de asemenea, să fie asigurată, în special pentru porturile mai mici.
30. SUBLINIAZĂ importanța unei capacități și a unei calități adecvate a infrastructurii și INVITĂ la o dezvoltare consolidată a infrastructurii legate de porturi, inclusiv a legăturilor multimodale și a porturilor uscate, după caz, pe lângă activitățile de investiții în infrastructură care vizează în mod direct porturile.

31. SUBLINIAZĂ importanța consolidării multimodalității și a integrării porturilor în lanțurile logistice, precum și a asigurării dezvoltării și implementării eficiente a inovării digitale și tehnologice, ca factori esențiali pentru eficiența, reziliența și competitivitatea sistemului portuar european.
32. SALUTĂ intenția Comisiei de a spori eficiența și digitalizarea operațiunilor portuare și a lanțurilor logistice, precum și de a sprijini în continuare transferul modal și SOLICITĂ să se acorde o atenție deosebită statutului zonelor portuare, având în vedere operațiunile feroviare desfășurate în cadrul acestora, cu scopul de a simplifica și de a spori flexibilitatea operațiunilor feroviare desfășurate în interiorul porturilor, reducând astfel timpul de așteptare și optimizând capacitatea operațională, respectând totodată pe deplin cerințele de siguranță și securitate și acordând prioritate tranziției verzi; INVITĂ Comisia să evalueze caracterul adecvat al cadrului de reglementare existent în această privință.
33. RECUNOAȘTE că porturile publice interioare și maritime cuprinse în rețeaua TEN-T contribuie în mod semnificativ la conectivitatea multimodală, la reziliența lanțului de aprovizionare, la tranziția energetică, la coeziunea regională și, după caz, la mobilitatea militară și INVITĂ Comisia și statele membre să țină seama de aceste funcții, după caz, la punerea în aplicare a instrumentelor și cadrelor de politici relevante existente ale UE.
34. SALUTĂ propunerea de regulament privind mobilitatea militară și SOLICITĂ punerea sa rapidă în aplicare, asigurând un sprijin adecvat și flexibil pentru infrastructura portuară cu dublă utilizare și echipamentele conexe, inclusiv o finanțare eficientă care să reflecte realitățile actuale și cererea tot mai mare de infrastructură portuară maritimă pregătită în mod adecvat, capabilă să gestioneze aprovizionarea strategică, transporturile militare și alte operațiuni conexe. AMINTEȘTE importanța punerii în aplicare a acțiunilor prevăzute în Angajamentul privind mobilitatea militară 2024⁹.
35. SALUTĂ eforturile de consolidare a poziției de lider tehnologic și de sprijinire a implementării inovării și SOLICITĂ ca mai clare de extindere a soluțiilor digitale și tehnologice în toate porturile.
36. ÎNCURAJEAZĂ dezvoltarea inițiativelor digitale ale UE și SOLICITĂ punerea lor în aplicare eficientă și armonizată, evitând fragmentarea și cerințele suplimentare inutile.

⁹ Doc. ST 9225/24.

37. SALUTĂ elaborarea unor orientări privind schimbul de date și SUBLINIAZĂ importanța interoperabilității, a protecției datelor și a lanțurilor logistice eficiente, SUBLINIIND, în același timp, necesitatea de a se asigura că astfel de orientări viitoare nu subminează progresele deja înregistrate de operatori și de autoritățile competente.
38. SUBLINIAZĂ necesitatea de a asigura coerența între politicile și legislația UE care afectează porturile și conexiunile cu hinterlandul, inclusiv politicile privind clima, energia și transporturile, cu scopul de a evita sarcinile de reglementare și financiare cumulative care ar putea afecta competitivitatea porturilor din UE.

III. TRANZIȚIA ENERGETICĂ, DURABILITATEA ȘI INDUSTRIILE CURATE

39. RECUNOAȘTE că porturile devin centre energetice și industriale strategice și joacă un rol esențial în decarbonizare și în tranziția energetică a economiei și societăților europene.
40. SALUTĂ sprijinul pentru alimentarea cu energie electrică de la mal și SUBLINIAZĂ că implementarea ar trebui să vizeze viabilitatea economică, competitivitatea și alinierea cu cererea, asigurând transparența prețurilor și evitând deprecierea activelor, având în vedere, de asemenea, provocările legate de conectivitatea la rețea a porturilor TEN-T și recunoscând că, pentru porturile interioare, soluțiile alternative, cum ar fi infrastructura de încărcare de la mal, ar putea fi mai adecvate.
41. IA NOTĂ de faptul că costurile de exploatare¹⁰ ale alimentării cu energie electrică de la mal¹¹ variază în funcție de diferențele de stabilire a prețurilor energiei electrice și de complexitatea operațională divergentă; SPRIJINĂ inițiativele de stimulare a utilizării alimentării cu energie electrică de la mal; invită statele membre să recunoască alimentarea cu energie electrică de la mal ca o componentă strategică a tranziției energetice, integrând-o pe deplin în obiectivele naționale, în schemele de sprijin și în planificare în temeiul Directivei privind energia din surse regenerabile¹² (RED).
42. SOLICITĂ ca Planul de acțiune al UE privind electrificarea să sprijine poziția de lider a porturilor UE în ceea ce privește electrificarea maritimă, inclusiv consolidarea integrării rețelei.
43. SOLICITĂ promovarea soluțiilor de rețele inteligente, gestionarea cererii și utilizarea eficientă a infrastructurii existente.

¹⁰ Costuri de exploatare (OPEX).

¹¹ Alimentare cu energie electrică de la mal (OPS).

¹² Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (reformare)
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>

44. RECUNOAȘTE rolul porturilor în ceea ce privește combustibilii alternativi și energia curată și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, precum și contribuția porturilor TEN-T la promovarea coridoarelor de transport maritim verde cu țările terțe; INVITĂ la o mai bună aliniere între rețelele TEN-T, TEN-E și cadrele naționale de planificare, care să reflecte în mod explicit nevoile rețelelor terestre de energie electrică și gaze legate de decarbonizarea porturilor și de aprovizionarea cu combustibili, inclusiv pentru infrastructurile portuare cu combustibili multipli și pregătite pentru hidrogen.
45. AMINTEȘTE că este important să se faciliteze și să se acorde prioritate instalării de rețele pentru porturi și să se asigure conexiuni rapide și eficiente pentru proiectele legate de porturi.
46. RECUNOAȘTE rolul porturilor în ceea ce privește definirea condițiilor adecvate în care combustibilii alternativi cu emisii scăzute și zero de dioxid de carbon pot fi stocați, încărcăți și manipulați practic și în condiții de siguranță în diferitele zone portuare, ținând seama de constrângerile lor operaționale și spațiale, precum și de rolurile lor respective în facilitarea și încercarea de a atrage investiții care să corespundă cererii (de exemplu, prin colaborări în cadrul coridoarelor verzi, al nodurilor și al platformelor intersectoriale public-privat). RECUNOAȘTE rolul esențial al pieței în dezvoltarea unui lanț de aprovizionare cu combustibili curați în zonele portuare și SALUTĂ măsurile suplimentare de stimulare a cererii de combustibili durabili care conduc la asigurarea disponibilității, scalabilității și accesibilității acestora.
47. SOLICITĂ o cooperare consolidată între porturi, clusterelor industriale și hinterlandurile acestora pentru a sprijini tranziția energetică, industriile curate și soluțiile economiei circulare și SOLICITĂ sprijin activ pentru accelerarea procedurilor de autorizare și de conectivitate la rețea pentru a facilita dezvoltarea acestor clusterelor industriale în zonele portuare sau conectate la acestea.
48. AMINTEȘTE importanța utilizării veniturilor din ETS în scopuri legate de climă și ÎNCURAJEAZĂ statele membre, în conformitate cu prioritățile naționale, să sprijine decarbonizarea sectorului maritim de-a lungul întregului lanț valoric, inclusiv companiile de transport maritim, șantierele navale, proiectele de modernizare, producătorii de echipamente, furnizorii de tehnologie, furnizorii de combustibili și porturile, și ÎNCURAJEAZĂ statele membre să utilizeze veniturile generate de includerea transportului maritim în EU ETS pentru a sprijini tranziția energetică a sectorului, inclusiv reînnoirea flotei, modernizarea verde, serviciile de transport maritim insular, combustibilii alternativi și infrastructura energetică portuară.
49. IA ACT de viitoarele actualizări și revizuri ale legislației relevante, inclusiv EU ETS și Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, precum și de importanța acestora pentru competitivitatea porturilor și contribuția la realizarea obiectivului Uniunii privind neutralitatea climatică și a obiectivelor sale climatice; SOLICITĂ o abordare coordonată și o evaluare a impactului cumulat al oricăror norme noi sau revizuite.

50. IA ACT de preocupările exprimate de mai multe state membre cu privire la impactul ETS asupra competitivității porturilor din UE, în special în ceea ce privește devierea traficului, relocarea emisiilor de dioxid de carbon și relocarea investițiilor, și AMINTEȘTE obligația Comisiei, în conformitate cu Directiva ETS, de a monitoriza punerea în aplicare a ETS pentru activitățile de transport maritim în vederea detectării comportamentului evaziv pentru a preveni un astfel de comportament într-un stadiu incipient; EVIDENȚIAZĂ necesitatea unor măsuri adecvate pentru a atenua astfel de riscuri, acordând o atenție deosebită regiunilor ultraperiferice, ținând seama de expunerea porturilor UE la concurența internațională și de rolul lor în lanțurile logistice globale, precum și regiunilor insulare și periferice; INVITĂ Comisia să își intensifice monitorizarea și să propună măsuri corective specifice, în special în ceea ce privește activitățile de transbordare, menținând în același timp nivelul de ambiție în materie de mediu și asigurând coerența cu cadrele internaționale, cum ar fi cadrul OMI. INVITĂ Comisia să își ofere întregul sprijin în vederea ajungerii la un acord global care să îndeplinească toate scopurile și obiectivele de reducere a emisiilor ale Strategiei OMI din 2023 privind GES, urmat de adaptări adecvate ale legislației relevante a UE pentru a evita în mod eficace plățile financiare duble și sarcinile administrative.
51. AMINTEȘTE importanța sprijinirii investițiilor în tehnologii și infrastructuri de decarbonizare și de tranziție energetică în porturi într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic. Prin urmare, porturile ar trebui să aibă acces la sprijin pentru a le permite să facă față provocărilor legate de implementarea tehnologiilor energetice curate, cum ar fi infrastructurile eoliene, solare și ale valurilor plutitoare pentru generarea de energie curată și din surse regenerabile, ajutând astfel statele membre și părțile interesate să construiască o expertiză europeană autentică, să își consolideze independența energetică și să stimuleze ocuparea forței de muncă.
52. SPRIJINĂ eforturile de simplificare a punerii în aplicare a cadrului de reglementare, garantând în același timp protecția mediului. În acest sens, scopul ar trebui să fie evitarea suprapunerilor și asigurarea unei abordări coerente și transsectoriale pentru a facilita dezvoltarea portuară, în special în ceea ce privește procedurile de autorizare și în conformitate cu principiul subsidiarității.
53. SALUTĂ dezvoltarea unui cadru de reziliență la schimbările climatice, inclusiv a unor instrumente de evaluare a riscurilor climatice; SUBLINIAZĂ necesitatea imunizării infrastructurii portuare la schimbările climatice, evitând, în același timp, transferul riscurilor către orașele, industria sau infrastructura din apropiere; EVIDENȚIAZĂ necesitatea de a elabora un cadru la nivelul Uniunii pentru evaluarea riscurilor climatice în porturi, inclusiv seceta, nivelurile scăzute ale apei, inundațiile și volatilitatea hidromorfologică a râurilor care afectează porturile interioare, precum și pentru identificarea măsurilor prioritare de adaptare, pe baza politicilor și instrumentelor existente în materie de climă, taxonomie și reziliență.

IV. PROTECȚIA ȘI SECURIZAREA PORTURILOR

54. RECUNOAȘTE gama tot mai largă de amenințări la adresa securității, care afectează porturile, și necesitatea de a spori securitatea și reziliența infrastructurilor portuare.
55. SUBLINIAZĂ că este important ca strategia să fie perfect sincronizată cu activitățile din domeniul mobilității militare pentru a îmbunătăți, a facilita și a accelera desfășurările masive de trupe și resurse din statele membre ale UE și din țări terțe, asigurând coerența cu eforturile întreprinse în cadrul NATO. Subliniază, de asemenea, necesitatea de a asigura resurse pentru lucrările de infrastructură în porturile situate pe coridoarele de mobilitate militară ale UE.
56. PRIN URMARE, CONSIDERĂ că este important să se reflecteze asupra relațiilor de proprietate ale elementelor infrastructurii portuare pentru a asigura accesul rapid la zonele portuare, ținând seama de inspecții și audituri, precum și de circulația echipamentelor militare și de alte aspecte importante din punctul de vedere al asigurării securității UE.
57. SUBLINIAZĂ că este important ca strategia portuară să evidențieze amenințările noi și tot mai mari la adresa porturilor, inclusiv terorismul, sabotajul, criminalitatea organizată, corupția, atacurile cibernetice și hibride, dronele și alte sisteme fără pilot.
58. SALUTĂ eforturile de consolidare a cadrelor de securitate maritimă și de abordare a amenințărilor emergente. IA ACT de viitoarea propunere privind un cadru al UE care să faciliteze cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește verificarea antecedentelor lucrătorilor portuari, ca instrument bazat pe riscuri pentru prevenirea și combaterea criminalității organizate și a activităților ilicite. REITEREAZĂ necesitatea elaborării unor orientări care să clarifice Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (ISPS) drept cadru internațional fundamental pentru abordarea amenințărilor tot mai mari reprezentate de criminalitatea organizată și de comerțul ilicit.
59. SALUTĂ inițiativele de combatere a criminalității organizate și a corupției, precum și a terorismului, a sabotajului, a atacurilor cibernetice și hibride și a dronelor, SUBLINIAZĂ importanța Alianței portuare europene în combaterea criminalității organizate și a traficului de droguri; SPRIJINĂ măsuri de securitate proporționale și eficiente, care să țină seama de realitățile operaționale și să evite sarcinile inutile. Sunt importante instrumente noi și îmbunătățite pentru autoritățile de aplicare a legii și o cooperare consolidată cu țările din afara UE.
60. SALUTĂ cooperarea consolidată cu țările terțe și cu partenerii internaționali pentru a spori securitatea portuară, inclusiv în porturile interioare.

61. SOLICITĂ punerea în aplicare la nivelul UE a legislației relevante în materie de securitate cibernetică și o cooperare consolidată între autoritățile competente. Aceasta trebuie să includă un schimb reciproc de date între autoritățile (de securitate) relevante, în special schimbul de informații între autoritățile polițienești, vamale, portuare și maritime pentru a îmbunătăți prevenirea, detectarea și combaterea eficace a criminalității organizate și a altor potențiali actori ostili din porturi. SALUTĂ instituirea preconizată a Platformei de date vamale a UE, pentru colectarea, prelucrarea și schimbul de date cu și între autoritățile vamale, precum și actualul mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe), care asigură gestionarea avansată a riscurilor legate de mărfuri.
62. RECUNOAȘTE rolul vital pe care îl joacă porturile atât în mobilitatea militară, cât și în reziliență, fiind factori esențiali ai deplasării trupelor și echipamentelor militare, servind în același timp drept puncte de acces civile vitale pentru comerț, aprovizionarea cu energie și conectivitate în întreaga Europă.
63. SUBLINIAZĂ că orice inițiative viitoare de protejare și securizare a porturilor, inclusiv viitorul cadru pentru mobilitatea militară, trebuie să echilibreze cu atenție cerințele de securitate și militare cu continuitatea activităților civile și comerciale și să asigure accesul prioritar la zonele portuare, dacă este necesar; RECUNOAȘTE că porturile au nevoie de capacitate și resurse financiare suficiente pentru a răspunde șocurilor geopolitice și situațiilor neprevăzute.

V. COEZIUNE SOCIALĂ, COMPETENȚE ȘI LOCURI DE MUNCĂ DE CALITATE

64. RECUNOAȘTE rolul porturilor ca factori esențiali pentru dezvoltarea economică, reziliența, coeziunea socială și teritorială a Uniunii. SUBLINIAZĂ importanța porturilor mici și mijlocii în acest sens, inclusiv a celor de pe insule, din regiunile îndepărtate și ultraperiferice, din zonele slab populate, precum și a celor care stau la baza rezilienței strategice și logistice.
65. SALUTĂ faptul că Strategia portuară europeană se aplică în mod explicit porturilor interioare; SUBLINIAZĂ contribuția porturilor interioare la logistica transfrontalieră intraeuropeană și la menținerea lanțurilor de aprovizionare; SUBLINIAZĂ că multe cerințe (de exemplu, în ceea ce privește alimentarea cu energie electrică de la mal) sunt adaptate în primul rând transportului maritim și că ar fi trebuit să se acorde o atenție și mai mare parametrilor tehnici și economici specifici ai porturilor interioare; SUBLINIAZĂ importanța accesului la instrumente de finanțare pentru porturile interioare; SOLICITĂ o reprezentare adecvată a tuturor porturilor în cadrul Consiliului la nivel înalt pentru industrii maritime și porturi planificat.

66. SALUTĂ recunoașterea de către Strategia portuară a UE a porturilor maritime ca puncte de acces esențiale pentru importul și exportul de mărfuri din UE, acordând astfel o prioritate deosebită conectivității și competitivității globale a Uniunii.
 67. SUBLINIAZĂ că sunt necesare măsuri eficiente de adaptare, recalificare și formare operațională a forței de muncă, pentru a se asigura că transformarea tehnologică duce la crearea de locuri de muncă de calitate, îmbunătățește siguranța forței de muncă și face sectorul mai atractiv pentru femei și tineri.
 68. SUBLINIAZĂ importanța asigurării unui mediu de lucru sigur pentru lucrătorii portuari, în special având în vedere creșterea riscurilor în materie de securitate și rolul-cheie al porturilor în mobilitatea militară, și SOLICITĂ instruire și exerciții periodice.
-