



Brüsszel, 2026. március 5.
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

FEDŐLAP

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma: 2026. március 4.
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Tárgy: A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS
BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK
Az európai kikötőstratégia

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 112 final.

Melléklet: COM(2026) 112 final



Brüsszel, 2026.3.4.
COM(2026) 112 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Az európai kikötőstratégia

{SWD(2026) 81 final}

1. BEVEZETÉS

A kikötő évezredek óta emberek, áruk és eszmék találkozóhelye és közvetítője. A kikötőkhöz kapcsolódó tevékenységek kiterjedt voltának köszönhetően alakultak ki a ma ismert kikötővárosok, és a kikötők hatása távolabbra is elért, lehetővé téve a regionális és globális kereskedelmet. Napjainkban **az EU ipari ereje és exportkapacitása attól függ, hogy képes-e szorosan kapcsolódni a globális kereskedelmi forgalomhoz.** A kikötők alapvető kapcsolódási pontot jelentenek az európai gazdaság és a nemzetközi piacok között. Egyben **mentőövek is a szigetek, a part menti és a legkülső régiók számára, amelyeket meg kell őrizni.**

A geopolitika közvetlenül átszövi ellátási láncainkat, így kikötőink létfontosságúak **Európa biztonsága és stratégiai autonómiája** szempontjából is. A kikötőknek egyidejűleg és nagy mértékben ügyelniük kell a kapacitásfejlesztésre, a dekarbonizációra, a digitalizációra és a biztonság megerősítésére. **Megvan bennük a lehetőség, hogy otthont adjanak új ágazatoknak, a tiszta energiának és az innovációs klasztereknek, és már ma is döntő szerepet játszanak az EU energiaellátásában, védelmében és a kék gazdaságban.**

Az átalakulás lehetőségeket teremt a kikötők és az uniós gazdaság számára. Ezzel párhuzamosan azonban a kikötők új sebezhetőségeknél vannak kitéve és új felelőségek hárulnak rájuk, a szervezett bűnözői hálózatok, kiber- és drónfenyegetések elleni küzdelemtől kezdve a külföldi tulajdonlással és a harmadik országok által támasztott versennyel kapcsolatos aggályok kezeléséig. Mivel a globális hatalmak között a befolyási övezeteik kiterjesztésére vagy megvédésére irányuló küzdelem zajlik, fennáll a veszélye annak, hogy a kikötők csatatérre válnak. Meg kell erősítenünk a kikötőket a versenyképes kereskedelmi csomópontként betöltött szerepükben, és támogatnunk kell őket mint az EU gazdasági biztonsága szempontjából kritikus infrastruktúrákat és mint a társadalmunk rezilienciáját biztosító közszolgáltatásokat.

Az **uniós kikötők** évente több mint 3,4 milliárd tonnányi árut kezelnek, így az Európába belépő vagy onnan kilépő áruforgalom 74 %-át, valamint mintegy 395 milliós személyforgalmat bonyolítanak¹. Az EU-ban évente közel 3 millió kikötői megállásra kerül sor, ami a világszerte mért összes kikötői megállás 23 %-ának felel meg. Gazdasági lábnyomuk 2022-ben mintegy 90 milliárd EUR forgalmat tett ki, és mintegy 423 000 közvetlen munkahelyet teremtett². A transzeurópai közlekedési hálózat 283 tengeri kikötőre, 223 belvízi kikötőre és 44 vegyes kikötőre támaszkodik. A kis- és közepes méretű kikötők fontos szolgáltatásokat biztosítanak a legkülső régiókban, a távoli területeken, a szigetekeken és a nagyméretűben szakosodott piacokon. A kikötői szereplők közé tartoznak a kikötői hatóságok, a terminálüzemeltetők, a vontatóhajó-üzemeltetők, a révkalauzok, az üzemanyag-vételezést és a kikötői befogadólétesítményeket biztosító szolgáltatók, amelyek a hajózási és logisztikai vállalatoknak és más érdekelt feleknek kínálnak szolgáltatásokat.

Egy széles körű konzultációs folyamat során³ az ágazat, a tagállamok és más érdekelt felek megerősítették, hogy a versenyképesség megerősítésére, a kikötők energetikai átállásának lehetővé tételére, dekarbonizálásra, a biztonság és a reziliencia javítására, a finanszírozási eszközökhöz való hozzáférésre, és a kikötők biztonságosabb és védettebb munkahelyé tételére

¹[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Az-europai-kikotostrategia_hu.

van szükség. A kikötők méret, helyszín, a kiszolgált piaci szegmensek, az irányítási modellek és az érdekelt felek tekintetében fennálló sokfélesége széles körű és rugalmas megközelítést tesz szükségessé.

A 2013. évi kikötői politikára alapozva az EU a mostani fellépésével keretet biztosít az európai kikötők jövőjéhez. Az európai kikötőstratégia folyamatban lévő és új kezdeményezéseket fog össze, egyszerűsítést és a jelenlegi jogszabályok végrehajtására vonatkozó iránymutatást biztosít⁴.

Az európai kikötőstratégia öt pillére



2. A VERSENYKÉPESSÉG, AZ INNOVÁCIÓ ÉS A DIGITALIZÁCIÓ MEGERŐSÍTÉSE

2.1. A globális versenyképesség fenntartása

Ez a stratégia támogatja az uniós kikötőket a versenyképességük fenntartásában és megerősítésében. Központjában az innováció és a digitalizáció, a jobb háttországi összeköttetések, a közös uniós finanszírozási prioritások, a szabályozás egyszerűsítése és az új üzleti lehetőségek fejlesztése áll.

A tengeri kereskedelem eredendően globális. Az uniós kikötők ezért egyrészt együttműködnek, másrészt versenyeznek a világ más kikötőivel, ami bonyolulttá és sokrétűvé teszi ezeket a kapcsolatokat. Az uniós kikötők és vállalatok olyan területeken működnek együtt harmadik országbeli kikötőkkel, mint a tiszta energia és az alternatív üzemanyagok, és a globális logisztikai láncok részeként külföldön ruháznak be. Ezeket a tevékenységeket számos uniós és nemzetközi kezdeményezés támogatja.

A kikötők versenyképességét a költségek (beleértve az energiát, a munkaerőt, az államilag támogatott beruházásokat) és a nem költségjellegű tényezők (különösen az alkalmazandó szabványok és jogszabályok) befolyásolják. Az egyenlő versenyfeltételek szempontjából komoly aggodalomra adnak okot az egyenlőtlen (környezetvédelmi, társadalmi és egyéb szempontokra vonatkozó) jogi keretek és az agresszív befektetési stratégiák. A Bizottság az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer 2026 harmadik negyedévére tervezett aktualizálását készíti elő, amelyet a FuelEU tengerészeti rendelet tervezett felülvizsgálata követ. Ez az aktualizálás többek között figyelembe veszi az európai kikötők versenyképességét érintő

⁴ Az európai kikötőstratégia a tengeri és belvízi kikötők közlekedési szempontjaival foglalkozik. A kék gazdaság más ágazataival, különösen a turizmussal, a halászattal és a sportkikötőkkel az európai óceánügyi paktum, a fenntartható turizmusra vonatkozó uniós stratégia és a legkülső régiókra, a tengerparti régiókra és a szigetekre vonatkozó európai stratégiák foglalkoznak.

esetleges végrehajtási problémákat, különösen a forgalom nem uniós átrakodási kikötőkbe történő átterelődésének kockázatát.

Az árképzésen túl a szolgáltatás minősége és a hatékony hátországi összeköttetések továbbra is kulcsfontosságú tényezők a kikötők versenyképessége szempontjából. Az EU a finanszírozási prioritások meghatározásával továbbra is támogatja az ágazatot (lásd: 1. melléklet). Programjain keresztül az Unió olyan beruházásokat támogat, amelyek erősítik a fenntarthatóságot, a versenyképességet, a konnektivitást és a rezilienciát⁵. A tengerhasznosításra vonatkozó uniós stratégia további intézkedéseket irányoz elő a tengeri gyártásra és hajózásra vonatkozóan.

Bizonyos esetekben az EU a tagjelölt országok kikötőinek, valamint harmadik országbeli kikötői projekteknek is nyújt különböző szempontokra vonatkozó finanszírozást. Ezzel a stratégiával a Bizottság egyértelmű elveket határoz meg (1. melléklet), amelyek megteremtik majd annak az alapját, hogy **a kölcsönösen előnyös harmadik országbeli kikötői kezdeményezések elsőbbséget élvezzenek**. A Bizottságnak, az EKSZ-nek, az uniós pénzügyi intézményeknek és a tagállamoknak kezdeményezéseikben alkalmazniuk kell ezeket az elveket, és az uniós versenyszabályokkal összhangban javítaniuk kell a koordinációt és az információcserét.

A harmadik országbeli kikötői piacokhoz való hozzáférésnek tisztességes és megkülönböztetéstől mentes feltételeken kell alapulnia az uniós és partnerországbeli üzemeltetők számára, és az EU különösen azt fogja mérlegelni, hogy továbbra is biztosítson-e külföldi piaci hozzáférést az érzékeny ágazatokban – például a kikötői szolgáltatások terén –, ha valamely harmadik országban az uniós üzemeltetők nem kapnak hasonló hozzáférést. **A Bizottság e stratégia elveit fogja alkalmazni a nemzetközi megállapodásokról és együttműködési keretéről folytatott tárgyalások során.** A szabadkereskedelmi megállapodásokról szóló tárgyalások során továbbra is törekedni fog a piacra jutásra, és **az Európai Külügyi Szolgálattal (EKSZ) közösen együtt fog működni harmadik országokkal annak érdekében, hogy előmozdítsa a tisztességes beruházási feltételeket és az uniós vállalkozások hozzáférését a kikötői infrastruktúrához és műveletekhez.** Az uniós szolgáltatókat kizáró országok vagy az olyan országok ajánlattevői, amelyekkel az EU nem kötött tisztességes és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító megállapodást, nem élvezhetik a kikötőkkel kapcsolatos uniós koncessziókhöz és közbeszerzésekhez való korlátlan hozzáférés előnyeit.

Végezetül **a tagállamoknak és szabványügyi testületeiknek vezető szerepet kell játszaniuk a globális műszaki szabványok meghatározásában a megfelelő nemzetközi fórumokon, beleértve az ISO-t is. A Bizottság az innovatív kikötőkkel és terminálokkal foglalkozó új**

⁵ A Bizottság a Global Gateway stratégián és a tiszta energiával foglalkozó miniszteri találkozókra keresztül kezdeményezéseket, például a Global Gateway zöld hajózási folyosók és csomópontok (GGGSCH) és az India-Közel-Kelet-Európa gazdasági folyosó (IMEC) kezdeményezéseket, a „jövő kihívásaira felkészült hajózás Afrikában” és hasonló projekteket, és a földközi-tengeri paktum keretében esetlegesen indított új kezdeményezéseket támogat. A fekete-tengeri régióra vonatkozó uniós stratégiai megközelítés meg fogja erősíteni a harmadik országokkal, valamint a multilaterális szervezetekkel és pénzügyi intézményekkel folytatott együttműködést, miközben megőrzi az EU versenyképességét.

munkafolyamat révén fogja támogatni ezeket az erőfeszítéseket az európai szabványosítással foglalkozó magas szintű fórum keretében⁶.

2.2. Az uniós kikötők gazdasági biztonságának garantálása

Az európai kikötők a tengeri szállításban és a logisztikai láncokban betöltött globális vezető szerepüknek köszönhetően vonzzák a beruházásokat. Bár a beruházások üdvözlendők és szükségesek, a forrástól függően biztonsági kockázatokkal járhatnak. A stratégiai kikötői eszközök külföldi tulajdonlása vagy befolyásolása jogos kérdéseket vethet fel az EU gazdasági biztonsági érdekeihez való hosszú távú igazodással kapcsolatban, különösen akkor, ha államilag támogatott szereplők is érintettek. A Bizottság már számos horizontális eszköz révén foglalkozik a külföldi befolyással és a gazdasági biztonsággal⁷ annak biztosítása érdekében, hogy a külföldi állami támogatásban részesülő vállalatok ne jussanak tisztességtelen versenyelőnyhöz az EU belső piacán.

Az EU gazdasági biztonságának megerősítéséről szóló közös közlemény⁸ határozottabb uniós fellépésre szólít fel a kritikus infrastruktúrák magas kockázatú szervezetek általi tulajdonlásának, ellenőrzésének és üzemeltetésének korlátozása érdekében. Ez csökkentheti a technológiai bezáródás vagy a (magas kockázatú) beszállítóktól való függés kockázatát. Megakadályozhatja továbbá a magas kockázatú szervezetek hozzáférést az uniós finanszírozású kezdeményezésekhez, és támogathatja a kritikus részegységek megbízható beszállítóinak fejlesztését.

A szabályok következetes végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság **iránymutatást fog kidolgozni a tagállamok számára a külföldi befektetéseknek az EU nemzetközi kötelezettségvállalásaival összhangban történő értékeléséhez.** Ez rendszerszintű megközelítésen fog alapulni, amely valamennyi érintett kikötőüzemeltetőre kiterjed, az általuk a kritikus ellátási láncokban betöltött szerepnek megfelelően, különösen a katonai mobilitásról szóló rendelet követelményeinek hatálya alá tartozó kikötők esetében. Konkrétan küszöbértékeket és kritériumokat állapítana meg a külföldi befolyásra, például a stratégiai döntések befolyásolására, a műveletek ellenőrzésére és a magas kockázatú berendezések beszállítóitól való függőségre vonatkozóan. Ezt **az uniós kikötőkbe irányuló külföldi befektetések feltérképezésére és nyomon követésére szolgáló keret** fogja követni, összhangban a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló rendelettel és az EU gazdasági biztonságról szóló közleményével.

Védelmi szempontból a katonai mobilitásról szóló rendeletre irányuló javaslattal összhangban⁹ a tagállamoknak **meg kell előzniük, mérsékelniük és kezelniük kell a stratégiai kettős felhasználású kikötői infrastruktúrák és a kapcsolódó műveletek külföldi tulajdonlásával és ellenőrzésével kapcsolatos kockázatokat.** A tagállamoknak alapos értékelésnek kell alávetniük az érintett kikötőket, hogy csökkentsék a külföldi tulajdonlással és operatív ellenőrzéssel, valamint a magas kockázatú beszállítóktól származó berendezésekkel

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_hu.

⁷ Többek között a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló rendelet, a külföldi támogatásokról szóló rendelet, a kritikus szervezetek rezilienciájáról szóló irányelv és a kiberbiztonsági szempontokra is kiterjedő NIS 2 irányelv.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

kapcsolatos kockázatokat. A tagállamoknak továbbá a kritikus közlekedési erőforrásokhoz, ezen belül a kikötőkhöz való időben történő hozzáférés biztosítására szolgáló kereteket kell létrehozniuk arra az esetre, amikor az alternatív intézkedések, például a szerződéskötés, nem mozgósíthatók az előírt időkereten belül. **A tagállamoknak biztosítaniuk kell annak a lehetőségét, hogy a nemzeti jog alapján ideiglenes állami ellenőrzést vagy használati jogot szerezzenek a stratégiai kettős felhasználású infrastruktúra, eszközök vagy berendezések felett.** A Bizottság emlékeztet a katonai mobilitásról szóló rendeletre irányuló javaslat gyors elfogadásának fontosságára, és felszólítja a tagállamokat, hogy biztosítsák a szükséges intézkedések teljes körű és gyors végrehajtását.

2.3. Az innováció megteremtése az uniós kikötőkben

Az innováció a kikötői ágazat egészében megnövelte a hatékonyságot és a versenyképességet. A kialakulóban lévő technológiák, például a mesterséges intelligencia szélesebb körű használata, valamint a jelenlegi kihívások (fenntarthatóság, energiahatékonyság, biztonság és védelem) kezelésére szolgáló innovatív megoldások iránti kereslet megnyitja az utat az innovatívabb európai megoldások előtt a kikötőkben. A fontos uniós kutatások és a hosszú távú K+I-finanszírozás ellenére azonban az európai innovatív megoldások nem jutnak el a szélesebb körű piaci bevezetésig. A kísérleti szakaszt követő bevezetés biztosítása érdekében **a Bizottság nagyobb hangsúlyt fog fektetni erre a célkitűzésre a Horizont Európa jövőbeli kezdeményezéseiben, beleértve „A jövő kikötői” elnevezésű 21 millió EUR összegű kiemelt témát¹⁰**, valamint a Horizont Európa jövőbeli pályázati felhívásait.

E cél támogatása érdekében a Bizottság **meg fogja erősíteni az Unió technológiai vezető szerepét az alternatív üzemanyagok használata, a villamosítás, a berendezések tervezése, utólagos átalakítása, az energiahatékonyság és a digitalizáció terén, és az energiaátalakítási rendszereket, a körforgásos jelleget és a digitális megoldásokat is be fogja vonni.** A Bizottság a 2028–2034-es Horizont Európa keretprogram keretében **törekedni fog a köz- és magánszféra közötti együttműködés megerősítésére a kiemelt területeken**, portfólióalapú megközelítés alapján. A vízi közlekedésben ez a jelenlegi közös programozású **kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség (ZEW)** eredményeire fog épülni azzal a céllal, hogy **megerősítse és kiterjessze az uniós fellépést ezen a területen**, a dekarbonizáció, a digitalizáció, az automatizálás és a körforgásos jelleg közötti szinergiák és a méretgazdaságosság előmozdítása érdekében a tágabb vízi közlekedési ökoszisztémában.

A BlueInvest¹¹ platform célzott munkaértekezletekkel és technikai segítségnyújtással segítheti az új technológiák tesztelését, a piaci validálást, technikai segítséget nyújthat, valamint támogathatja a forrásgyűjtést és a piaci elfogadást, különösen a kis- és közepes méretű kikötők esetében. Emellett az Európai Innovációs és Technológiai Intézet (EIT) alá tartozó, a vízi, tengeri és tengerhasznosítási ágazatokkal és ökoszisztémákkal foglalkozó új tudományos és innovációs társulás integrálni fogja a kikötőket az egyetemek, kutatóintézetek és vállalkozások közötti „innovációs tudásháromszögbe”.

¹⁰ „A jövő kikötői”, amely a Horizont Európa 2026–2027-es munkaprogramjában szerepel, előmozdítja a kis- és közepes méretű kikötőkben történő replikációt. A „Stratégiai energiatechnológiai terv” kiemelt kezdeményezés kockázatmentesíti a megújuló üzemanyag-technológiákat. A Horizont 2020 és a Horizont Európa összesen 218 millió EUR-t biztosított a kikötői innováció támogatására.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_hu.

Az ágazati érdekelt feleknek **támogatniuk kell az uniós finanszírozású kutatás elterjedését és terjesztését, meg kell osztaniuk a bevált gyakorlatokat, és új üzleti modelleket kell kidolgozniuk, amelyek túlmutatnak a konkrét/helyi kihívásokon.** Általánosságban kell foglalkozniuk a piaci követelményekkel, beleértve a kis- és közepes méretű kikötők követelményeit is. A Bizottság arra is ösztönzi a tagállamokat, hogy **egyszerűsítsék a tervezési és engedélyezési eljárásokat annak érdekében, hogy a kikötőkben gyorsan terjedhessen az innováció.**

2.4. Hatékony és digitális kikötői műveletek és logisztikai láncok

A jelentős uniós kikötőkben mért átlagos várakozási idő 2024. évi növekedése¹² megmutatta, hogy a tengeri összekapcsoltságban egyre inkább korlátot jelent a terminálok termelékenysége és a hátszági összeköttetés is, nem csupán a tengeri hozzáférés¹³. A nem hatékony vasúti és belvízi összeköttetések, valamint a hajók nagyobb mérete és a hely korlátozottsága akadályozza a műveleteket. Ezeknek az összeköttetéseknek a megerősítése csökkentheti a tranzitidőt és a költségeket, javíthatja az ellátási láncokat és támogathatja az EU-n belüli és a partnerekkel, többek között a földközi-tengeri kikötőkkel folytatott kereskedelmet.

Az európai tengeri térség (EMS) a transzeurópai közlekedési hálózat kulcsfontosságú eleme. **A következő EMS munkatervben az EMS koordinátor prioritásként kezeli a fenntartható és zöld rövid távú tengeri szállítási csomópontok és összeköttetések fejlesztését, előmozdítja a kikötők közötti együttműködést, különös tekintettel a kisebb kikötőkre, a tengeri infrastruktúra korszerűsítésére, valamint a vasúti és a belvízi közlekedéssel való integrációra.** A modális váltás további támogatása érdekében a Bizottság **meg fogja erősíteni a vasúti kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésre vonatkozó szabályokat¹⁴, és javaslatot fog tenni a 2028–2034 közötti időszakra szóló belvízi szállítási cselekvési tervre, amely a belvízi kikötőkre is összpontosítani fog.**

Ezt ki kell egészíteniük a tagállamoknak és az ágazati érdekelt feleknek, amelyeknek **nagyobb prioritást kell biztosítaniuk a vasúttal és a belvízi utakkal való hátszági összeköttetéseknek¹⁵.** A jelenlegi kihívásokhoz való gyors alkalmazkodás és az azokra való reagálás képessége a versenyképesség kritikus eleme, ezért **a kikötői koncesszióknak és a földbérleti szerződéseknek elegendő rugalmasságot kell lehetővé tenniük.** A Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy **egyszerűsítsék a földhasználat-tervezési és -engedélyezési eljárásokat annak érdekében, hogy lehetővé tegyék további kikötőhasználati területek gyors fejlesztését,** ugyanakkor a környezeti vizsgálatok felgyorsításáról szóló rendeletjavaslattal összhangban védjék a környezetet és az emberi egészséget¹⁶.

A digitális alkalmazások optimalizálhatják a kikötői megállásokat, csökkenthetik a fordulódőt és a várakozási időt, valamint optimalizálhatják az erőforrások felhasználását, miközben csökkentik a kibocsátásokat és javítják a biztonságot és a védelmet. Az uniós digitális kezdeményezések¹⁷ meg fogják könnyíteni az üzleti és a közszféra közötti jelentéstételt és a

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight, 2025. első negyedév, 2025. február 28.

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ Az (EU) 2024/1679 rendelettel és a vasúti infrastruktúra-kapacitásról szóló rendelet 29. cikkével összhangban, valamint a kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet konzultációs rendelkezéseinek alkalmazásával.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Például az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet (EMSWe), az elektronikus áruszállítási információk (eFTI) és az Unió Vámcodek közelgő felülvizsgálata.

vámeljáráásokat. Emellett a CEF digitális ága támogatja az 5G technológiák kikötőkben történő bevezetését.

A vállalkozások közötti adatcsere széttagolt, és gyakran zárt forráskódú szoftverekhez van kötve. A rendszerek jobb integrációja nélkül javíthatja az ellátási lánc láthatóságát, hogy központosított platformokat írna elő, valamint megvédi a meglévő informatikai beruházásokat. A Bizottság **uniós iránymutatásokat fog kidolgozni a szállítási láncban belüli hatékony adatmegosztásra vonatkozóan**, a tagállamok intézkedéseivel együtt¹⁸.

2.5. Működő belső piac és tisztességes verseny

A jól működő belső piac versenyelőnyt jelent az uniós kikötők számára. Támogatja továbbá Európa stratégiai autonómiáját, és védi a foglalkoztatást a kikötői ágazatban. A 2013. évi uniós kikötői politika¹⁹ középpontjában a kereskedelem és a belső piac állt. Bár látható az előrelépés, az egységes piaci szabályok tagállamok közötti következtelen végrehajtása, a változó kikötői piaci struktúrák és a lassú engedélyezési eljárások veszélyeztetik az EU versenyelőnyeit.

Az uniós állami támogatási szabályok keretbe foglalják a kikötők tagállami finanszírozását, és biztosítják a jogi egyértelműséget, az átláthatóságot és a kiszámíthatóságot. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozatban foglalt, a kikötőkre és a tengeri összeköttetésekre vonatkozó felülvizsgált szabályok lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy hatékonyabb támogatást nyújtsanak a kisebb kikötőknek a szigeteken, a part menti és a legkülső régiókban²⁰. A kikötőknek foglalkozniuk kell a felmerülő kihívásokkal is (biztonság, kiberbiztonság, digitalizáció, katonai mobilitás és a kikötői dolgozók új technológiákra való átképzése), és az e célt szolgáló beruházások finanszírozása nem torzíthatja a versenyt. A Bizottság jelenleg **vizsgálja felül a 651/2014/EU bizottsági rendeletet (a továbbiakban: általános csoportmentességi rendelet)**. Ezzel összefüggésben – adott esetben a nyilvános konzultáció eredményének fényében is – a Bizottság értékelni fogja, hogy **szükség van-e a küszöbértékek megváltoztatására, és további iránymutatást fog nyújtani**, példákkal és értelmező pontosításokkal szolgálva az általános csoportmentességi rendelet szabályaira vonatkozóan, többek között a kikötői infrastrukturális beruházások tekintetében. A szárazföldi és multimodális közlekedésre vonatkozó, küszöbön álló iránymutatásokkal együtt az új közlekedési csoportmentességi rendelet meg fogja könnyíteni a tengeri kikötőkben található, vasúti vagy belvízi összeköttetéssel rendelkező multimodális közlekedési létesítmények állami támogatását, ezáltal javítva a hátszági összeköttetéseket.

A kikötői terminálok üzemeltetőivel kötött **koncessziós és földbérleti szerződések** döntő szerepet játszanak a tőke bevonásában és az európai kikötők versenyképességének fokozásában. Ezek a szerződések keretet biztosítanak a hosszú távú beruházásokhoz, lehetővé téve a kikötők virágzását és a sürgető társadalmi igények kezelését. A tagállamoknak és a kikötői hatóságoknak törekedniük kell **a magánszektorbeli szereplők beruházásainak megtérülése és a megfelelő szerződéses kötelezettségek közötti egyensúlyra** (az időtartam, a megújítások átlátható és tisztességes feltételei, a rugalmassági záradékok tekintetében) a reziliencia, a biztonság, a védelem és a kibocsátáscsökkentés biztosítása érdekében. A

¹⁸ Az európai digitális infrastruktúra-konzorcium keretében, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/hu/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

Bizottság biztosítani fogja a belső piaci szabályoknak való megfelelést minden uniós kikötőben.

A nagy logisztikai és hajózási szolgáltatók növekvő vertikális integrációja megváltoztatja a hagyományos kikötői környezetet. A vertikális integráció javíthatja a forgalom alakulásának kiszámíthatóságát, és ezáltal támogathatja a hosszú távú beruházási terveket, hatékonyságot és innovációt eredményezhet a logisztikai láncokban, csökkentheti a tranzakciós költségeket és javíthatja a szolgáltatások minőségét a felhasználók számára. Ugyanakkor az alkalmazandó uniós antitröszt- és összefonódás-ellenőrzési szabályokkal összhangban meg kell őrizni a gazdasági szereplők közötti hatékony versenyt. A Bizottság **felül fogja vizsgálni az összefonódásokra vonatkozó uniós iránymutatásokat** annak érdekében, hogy egyértelmű és naprakész iránymutatást nyújtson az összefonódásokra vonatkozó uniós szabályoknak az összefonódások horizontális és nem horizontális hatásaira való alkalmazásáról.

Kiemelt intézkedések

- *Az uniós finanszírozásra és a harmadik országbeli kikötőkbe történő beruházásokra vonatkozó vezérelvek alkalmazása (1. melléklet).*
- *Iránymutatás kidolgozása, amely kritériumokat határoz meg a tagállamok számára a kikötőkbe történő külföldi befektetéseknek az EU nemzetközi kötelezettségvállalásaival összhangban történő értékelésére vonatkozóan.*
- *Az európai kikötők digitális és zöld átalakulásának támogatása az innováció révén, előmozdítva az innovatív kikötői berendezések és technológiák bővítését, replikációját és elterjedését.*

3. AZ ENERGETIKAI ÁTÁLLÁS, A FENNTARTHATÓSÁG ÉS A TISZTA IPARÁGAK ELŐMOZDÍTÁSA

3.1. A kikötők mint az energetikai átállás előmozdítói

Mivel a kezelt áruk mintegy 40 %-a energiával kapcsolatos, a kikötők stratégiai energetikai és ipari központokká válnak.

A kikötők villamosítása: a dekarbonizáció sarokköve

A felmérésben részt vevő európai tengeri kikötők 62 %-a kínál szárazföldi villamos energiát egy vagy több kikötőhelyen²¹, de a fejlődés egyenetlen²², és a kapacitási korlátok továbbra is fennállnak, miközben a kereslet várhatóan növekedni fog²³. A Bizottság az EMSA-n és az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontján keresztül továbbra is nyomon követi a szárazföldi áramellátás (OPS) kiépítését. A közelgő **villamosítási cselekvési tervben** a Bizottság **új intézkedéseket fog bevezetni a kikötők villamosításának támogatására**. Emellett a Bizottság **elő fogja mozdítani az OPS-árazás nagyobb átláthatóságát** és a kereslet jobb előrejelzését.

A kikötők villamosenergia-keresletének növekedésével kulcsfontosságú lesz a megfelelő hálózati kapacitás. **A tagállamoknak támogatniuk kell a nem vezetékes technológiákat és**

²¹ Az ESPO [2025. évi környezetvédelmi jelentése – EcoPorts inSights 2025](#).

²² Főként kisméretű szárazföldi áramellátás, míg a nagyobb hajók nagyfeszültségű szárazföldi áramellátása továbbra is szükséges.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

az intelligens hálózati megoldásokat, a digitalizált eljárásokat és a meglévő hálózati eszközök jobb kihasználását. Emellett – különösen a kis- és közepes méretű kikötők esetében – elő kell mozdítani a kereslet szabályozási megoldásokat. A felülvizsgált TEN-E javaslat²⁴ a TEN-T rendelettel együtt támogatja a kikötői infrastruktúra fejlesztését és a tengeri megújuló energiák integrálását. **A tagállamoknak meg kell erősíteniük a TEN-T és a TEN-E, valamint az egyéb villamosenergia-hálózati tervezés közötti szinergiákat, különösen a tengeri megújulóenergia-folyosók tekintetében. A közelgő tengeri hálózatfejlesztési terveknek (ONDP-k) ebben az összefüggésben magukban kell foglalniuk a szárazföldi igényeket, amelyeknek az átviteli és elosztási szintekre vonatkozó nemzeti hálózatfejlesztési tervekben is tükröződniük kell.**

Engedélyezés és gyorsított hálózati csatlakozások

A tengeri szél turbinák és úszólétesítmények összeszereléséhez, tárolásához és telepítéséhez nagyobb és megerősített kikötői létesítményekre, több fizikai térre és jobb hálózati csatlakozásra van szükség. Az **európai hálózati csomag**²⁵ és a **hatékony és időben történő hálózati csatlakozásról szóló iránymutatás**²⁶ felgyorsítja a hálózathoz való csatlakozást az életképes projektek számára, mérettől függetlenül minden kikötőben. A T-MED Transzmediterrán megújulóenergia-ügyi és tisztatechnológiai együttműködés támogatni fogja a földközi-tengeri kikötők közötti fenntartható energetikai összeköttetéseket. Az uniós elosztóhálózat-tervezés új platformja, valamint az átviteli rendszer-üzemeltetőkkel (TSO-k), az elosztórendszer-üzemeltetőkkel (DSO-k) és a nemzeti szabályozó hatóságokkal folytatott párbeszéd foglalkozni fog a hálózatkiépítés ütemezésével kapcsolatos bevált gyakorlatokkal, beleértve a hálózathasználókkal, köztük a kikötőkkel hálózattervezés témában létrehozott konkrét munkacsoportokat is. Eseti értékeléseikben **a tagállamoknak azt is vélelmezniük kell**²⁷, **hogy a villamosenergia-átviteli és -elosztási infrastruktúra – beleértve a kikötőkben található szárazföldi áramellátást is – kiemelkedően fontos közérdek, ezért egyszerűsíteniük kell a hálózatok kiépítését a kikötői területeken.**

A kikötők mint többféle üzemanyagot előállító és azok ellátását biztosító központok

Az uniós szabályozási keret²⁸ és a fenntartható közlekedésre vonatkozó beruházási terv hangsúlyozza a kikötők szerepét a tiszta üzemanyagok bevezetésében. Míg a többféle üzemanyagra épülő megközelítés rugalmasságot és rezilienciát biztosít, az üzemanyagok iránti bizonytalan kereslet késlelteti a beruházásokat, ezért fontos e két piaci erő összehangolása. Míg a FuelEU tengerészeti rendelet és a tengerhasznosításra vonatkozó uniós stratégiában támogatott intézkedések a keresleti szempontot vizsgálják, a kínálati oldal tekintetében a **Bizottság az energiaunióra vonatkozó, küszöbön álló csomaggal összefüggésben meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne előmozdítani a fenntartható üzemanyagok rendelkezésre állását a kikötőkben.** Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet²⁹ közelgő felülvizsgálata **olyan intézkedéseket fog mérlegelni, amelyek**

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ Az európai hálózati csomag, COM(2025) 1005 final.

²⁶ A Bizottság *Iránymutatás a hatékony és időben történő hálózati csatlakozásokról* című közleménye (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Beleértve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletet, a FuelEU tengerészeti rendeletet, a tengeri szállítás bevonását az EU ETS-be, valamint a TEN-T és a TEN-E rendeletet.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

felgyorsítják az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését a hajózásban. Ezzel párhuzamosan a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyag vételezésére vonatkozó szabályokat az eltéréseknek és az uniós belső piacon belüli verseny torzításának elkerülése érdekében Unió-szerte össze kell hangolni az uniós megújulóenergia-irányelvvel. A nemzetközi hajózási társaságok egy hatékony uniós adatbázissal együtt nyomon követhetik majd a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokat, így lehetővé válik egy megbízható, a szabálytalanságok és a csalás kockázatának csökkentésére képes uniós szintű tanúsítási és nyomonkövetési rendszer.

A földközi-tengeri paktum hozzá fog járulni az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok tengeri szállításban való elterjedéséhez, miközben megőrzi az uniós kikötők versenyképességét. Jelentős és célzott források mozgósíthatók a dekarbonizáció finanszírozására az uniós tagállamok által aukción értékesített, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerből (ETS) származó bevételeken keresztül azt követően, hogy a rendszer a tengeri közlekedésre is kiterjesztésre kerül. Mivel a tagállamok jogszabályi előírás alapján kötelesek az EU ETS-ből származó bevételeket éghajlat-politikai intézkedésekre történő beruházásokra fordítani, a Bizottság **határozottan arra ösztönzi a tagállamokat, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételeik egy részét az európai tengerhasznosítási klaszteren belüli tengeri dekarbonizációs beruházásokra fordítsák**³⁰. A hatás maximalizálása és az uniós szintű – többek között a hajótulajdonosok, a hajógyarak, a technológia- és üzemanyag-forgalmazók és a kikötői érdekelt felek közötti – szinergiahatások elérése érdekében a Bizottság **koordinálni fogja a tagállamok erőfeszítéseit és elő fogja segíteni a bevált gyakorlatok cseréjét**, akár iránymutatások révén is.

A **Megújuló és Alacsony Kibocsátású Üzemanyagok Szövetsége (RLCF)** annak érdekében, hogy iránymutatást adjon a beruházások tervezéséhez, 2026 végéig **kiértékeli az infrastruktúra kapacitását, valamint a megújuló és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok kikötőkben történő és kikötőkbe irányuló ellátásával kapcsolatos jövőbeli igényeket**. Emellett az RLCF ösztönözni fogja a hajótulajdonosok, a fenntarthatóüzemanyag-ipar és a pénzügyi intézmények közötti egyeztetéseket a megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok előállításának és kínálatának előmozdítása érdekében a vízi közlekedési ágazatban. A kikötők létfontosságúak lehetnek a TEN-E hálózat részét képező, határokon átnyúló hidrogénimport-terminálokkal rendelkező hidrogénvölgyek³¹ számára. A Bizottság a Tiszta Hidrogén Közös Vállalkozás keretében **2026 elején tanulmányt fog megrendelni, hogy alátámassza a Bizottság azon tevékenységeit, amelyeket a globális kikötők hidrogénkoalíciójában végez**, a tiszta energiával foglalkozó miniszteri találkozó keretében.

Ipari klaszterek és energiamegosztás a kikötői területeken

A kikötők kulcsfontosságú szerepet játszanak Európa tiszta energián alapuló iparában. A tervezés széttagoltsága, a kikötők egymás közötti és az ipari klaszterekkel való korlátozott koordinációja, valamint az energiainfrastruktúra iránti jövőbeli kereslettel kapcsolatos bizonytalanság azonban lassíthatja a beruházásokat és csökkentheti a rendszer hatékonyságát.

³⁰ Például a fenntartható üzemanyagok előállítása és elterjedése, a hajók energiahatékonyságának javítása, a flották megújítása, az innovatív tiszta tengeri technológiákba, valamint a fenntartható infrastruktúrába és a kikötőkben alkalmazott szárazföldi áramellátásba történő beruházások.

³¹ 2019 óta 21 projekt részesült támogatásban, 253 millió EUR értékben. [Az Európai partnerség a tiszta hidrogénért Study on hydrogen in ports and industrial coastal areas című tanulmánya \(Tanulmány a kikötőkben és a part menti ipari területeken található hidrogénről\)](#).

A Bizottság felszólítja a tagállamokat, hogy támogassák a kikötők és a helyi ipari klaszterek közötti strukturált együttműködést, előmozdítva a megújuló energiaforrások alkalmazását, az energiamegosztást, a hulladékhoz újrafelhasználását, a tárolási megoldásokat és a kikötőközpontú energiaközösségek fejlesztését, valamint a helyi fűtési és hűtési hálózatokkal való integrációt. A Bizottság támogatni fogja a kikötőkkel, a helyi hatóságokkal és az ipari klaszterekkel kialakított partnerségeket. A LIFE „Tiszta energiára való átállás” alprogramja a helyi energetikai együttműködést előmozdító projekteket fog finanszírozni, és a kikötők pályázhatnak a 2026 és 2027 tavaszára tervezett pályázati felhívásokra.

A Bizottság ösztönzi a kikötők, az energiavállalatok, a hálózatüzemeltetők és a helyi hatóságok közötti szorosabb együttműködést, és készen áll arra, hogy informális iránymutatást nyújtson antitröszt kérdésekben³², figyelembe véve a horizontális együttműködési megállapodásokról szóló bizottsági iránymutatásokat³³. A Bizottság **célzott munkaértekezleteket fog szervezni a kikötők számára** a kulcsfontosságú uniós energiaügyi jogszabályok gyakorlati alkalmazásáról, a megújuló energiaforrások integrálásáról, az energiahatékonyságról, a zöld hidrogénről és az alternatív üzemanyagokról³⁴, valamint a tengeri és nettó zéró technológiák bevezetéséről, beleértve a szén-dioxid-gazdálkodást és -tárolást is.

3.2. A környezeti fenntarthatóság megerősítése és az engedélyezési eljárások egyszerűsítése

A kikötők egyaránt létfontosságú gazdasági eszközök és környezeti szempontból érzékeny területek³⁵, ami szükségessé teszi a versenyképességnek a környezetvédelemmel és a dekarbonizációval való összehangolását. Az uniós jogi keret³⁶ erre az egyensúlyra törekszik, többek között azáltal, hogy kiemelkedően fontos közérdek esetén konkrét rugalmassági mechanizmusokat irányoz elő. További uniós szakpolitikák támogatják a szennyezés csökkentését, az ökoszisztémák helyreállítását, a természet alapú megoldásokat és a fenntartható kék gazdaságot. Az európai óceánügyi paktum³⁷ és a vízügyi rezilienciára vonatkozó stratégia a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvvel és az uniós taxonómiai rendelet keretével³⁸ együtt elismeri a kikötőknek a tengeri ökoszisztémák védelmében betöltött szerepét. Az EU versenyképességének fokozására irányuló szélesebb körű törekvés részeként a Bizottság **számos intézkedést fog hozni a szabályozási terhek egyszerűsítése érdekében**, a környezetvédelem megőrzése mellett. A Bizottság **felül fogja vizsgálni az éghajlat-politikai taxonómiáról szóló felhatalmazáson alapuló jogi aktust annak érdekében, hogy javítsa a technikai vizsgálati kritériumok használhatóságát, valamint a szakpolitikai, jogalkotási**

³² Erre az AT.40976 – APM Terminals ügyben került sor, 2025. július 9-i iránymutató levél, COM(2025) 4523 final.

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Beleértve a bioüzemanyagokat és a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat.

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Az élőhelyvédelmi és a madárvédelmi irányelvre, a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvre, a természet helyreállításáról szóló rendeletre építve, valamint a tengeri területrendezésről szóló irányelvvel és a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvvel kiegészítve.

³⁷ „Az európai óceánügyi paktum”, COM(2025) 281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (különösen a 6.16. tevékenység).

és technológiai fejlemények figyelembevétele érdekében egyszerűsítse és aktualizálja azokat.

A javasolt, a **környezeti vizsgálatok felgyorsításáról szóló rendelet**³⁹ felgyorsítja az értékeléseket a digitalizáció, a rövidebb határidők, a kombinált értékelések és az egyablakos ügyintézési pontok révén. **Az EU szempontjából stratégiai jelentőségű kikötői dekarbonizációs projektek hallgatólagos jóváhagyásban, valamint eljárási és bírósági kiemelt rangsorolásban részesülhetnek.**

A **RESourceEU cselekvési terv** támogatja a kikötőket abban, hogy olyan, tiszta energiával működő körforgásos tevékenységek stratégiai csomópontjaivá váljanak, mint a fémhulladékok vagy a kompozit anyagok nagy léptékű újrafeldolgozása, a fejlett anyagok feldolgozása és újrafeldolgozása⁴⁰. A tiszta üzemanyagokra való átállással megváltoznak a veszélyes hulladékáramok, és megfelelő befogadó létesítmények válnak szükségessé. A felülvizsgált víz-keretirányelv⁴¹ rugalmasságot biztosít a tagállamok számára a rövid távú hatásokkal járó projektek vagy a víztestek kémiai állapotát rontó, de az általános szennyezést nem növelő tevékenységek engedélyezéséhez⁴². A Bizottság 2026-ban további iránymutatást fog kiadni a víz-keretirányelv szerinti engedélyezésről. **A tagállamoknak adott esetben alkalmazniuk kell a víz-keretirányelv kikötőfejlesztéssel kapcsolatos rendelkezéseit, és biztosítaniuk kell a kikötőkben történő hajózásból származó tengerszennyezésre vonatkozó új környezetvédelmi szabályok időben történő végrehajtását.**

A Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy **nemzeti energia- és klímaterveik és nemzeti levegőszennyezés-csökkentési programjaik végrehajtása során foglalkozzanak a kikötők ÜHG-kibocsátásával és légszennyező anyagaival.** A kikötői tevékenységek összetettsége miatt kihívást jelent a kibocsátási források és egyéb szennyező anyagok azonosítása és értékelése⁴³. Az uniós finanszírozású projektek rávilágítottak arra, hogy elfogadott megközelítésre, közös módszertanra és alkalmazásra van szükség. A Bizottság **törekedni fog a következetesebb kibocsátásmérésre és jelentéstételre a kikötőkben,** amit további kutatás és innováció támogat majd.

Kiemelt intézkedés

- Az engedélyezési eljárások felgyorsítása, valamint az európai hálózati csomag és a környezetvédelmi omnibusz csomag révén gyorsabb értékelési eljárások biztosítása a kikötőkhöz kapcsolódó stratégiai energetikai, újrafeldolgozási és dekarbonizációs projektekhez.*
- A kikötők villamosításának felgyorsítása, a hálózati hozzáférés időben történő és megkülönböztetéstől mentes biztosítása.*
- Az energetikai együttműködésre irányuló partnerségek előmozdítása a kikötők területén és környékén az energia – többek között a hidrogén – fenntartható felhasználása érdekében.*

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ RESourceEU cselekvési terv, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² Például a már szennyezett víz vagy üledék áthelyezése.

⁴³ A levegőminőségre vonatkozó adatok hiánya: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

4. A KIKÖTŐK VÉDELME ÉS BIZTONSÁGA

4.1. *Belső biztonság*

A változó geopolitikai környezet felerősítette a terrorizmust, a szabotázsakciókat, a szervezett bűnözést és a korrupciót, és Európa-szerte kiber-/hibrid fenyegetésekhez, valamint légi és vízi drónok bevetéséhez vezetett. Oroszország szabotázsakcióinak és hibrid tevékenységeinek egyre szélesedő köre ugyan nem lépi át a fegyveres támadás küszöbét, de mindinkább az államilag támogatott terrorizmushoz fogható jellemzőket mutat. A balti-tengeri régió és annak kikötői továbbra is különösen ki vannak téve az orosz hibrid hadviselési tevékenységeknek. Szisztematikusan alkalmazni kell és adott esetben felül kell vizsgálni a terrorizmus és a hibrid hadviselés elleni küzdelemre vonatkozó uniós és nemzeti jogi kereteket⁴⁴. Az érintett hatóságok közötti együttműködésre van szükség a korlátozó intézkedések kijátszása elleni küzdelem további erősítése és a hatékony uniós válaszlépések támogatása érdekében.

A Bizottság – olyan ügynökségek segítségével, mint az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) és az Európai Unió Kiberbiztonsági Ügynökség (ENISA) – elvégzi a tengeri védelmi jogszabályokra vonatkozó **meglévő iránymutatások aktualizálását** annak érdekében, hogy az **megfelelően lefedje az összes releváns fenyegetést**, beleértve a kiber- és hibrid fenyegetéseket, a tiltott kereskedelmet és a nem katonai drónok rosszindulatú használatát. **A kikötők ilyen fenyegetésekkel szembeni globális védelmének biztosítása érdekében a Bizottság együtt fog működni az uniós tagállamokkal a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretén belül a nemzetközi iránymutatás aktualizálásáért.** Jobb adatgyűjtésre és -elemzésre van szükség a terroristák megfékezésére, valamint az utasterminálok és a kereskedelmi célú tengeri szállításon keresztül végrehajtott tiltott kereskedelmet érintő szervezett bűnözéssel kapcsolatos kockázatok kezelésére. A kikötői dolgozóknak jobb kiképzésben és védelemben kell részesülniük, mivel ők is partnerek a szervezett bűnözés elleni küzdelemben, az intézkedések során, a kiber- és hibrid fenyegetések esetén.

A ProtectEU: európai belső biztonsági stratégia⁴⁵ hangsúlyozza, hogy a kikötők a külső fenyegetések elsődleges célpontjaivá váltak, és tengeri védelmet irányoz elő a drónok és a tenger alatti kábelek elleni szabotázsakciók kezelése, valamint a kikötők és az ellátási lánc biztonságának javítása érdekében, a szomszédos országokra is kiterjedően. **Az EU tengeri védelmi stratégiája** a kikötők mint kritikus tengeri infrastruktúrák rezilienciájával és védelmével foglalkozik. A Bizottság a bűnözés beszívargásának kezelése érdekében 2026-ban a korrupció elleni küzdelemről szóló irányelvre építve **uniós korrupcióellenes stratégiát fog előterjeszteni.**

Az Európai Kikötők Szövetsége a bűnüldöző szervek, a vámhatóságok, a kikötői hatóságok és az ipar összefogásával küzd a kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés ellen. Az együttműködés, a bevált gyakorlatok megosztása és az operatív hiányosságok azonosítása révén erősíti a kikötők rezilienciáját. E munkára építve **a Bizottság javaslatot fog tenni a kikötői dolgozók háttérellenőrzésére vonatkozó uniós keretre. A folyami bizottságokkal együttműködve a védelmi erőfeszítéseket kiterjeszti a belvízi kikötőkre is, beleértve**

⁴⁴ Közlemény az EU Oroszországgal, Belarusszal és Ukrajnával határos keleti régióiról, COM(2026) 82 final.

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

azokat is, amelyek nem tartoznak az ISPS-szabályzat hatálya alá. A Bizottság közzé fogja tenni a kábítószer-kereskedelem megelőzésére vonatkozó bevált gyakorlatokat, és meg fogja vizsgálni a tagjelölt országokkal való további együttműködés lehetőségeit.

A rakományszennyezésnek és a bűnözés beszivárgásának megelőzésével és felderítésével már az induló, nem uniós kikötőkben foglalkozni kell. Ehhez a Bizottságnak és az EKSZ-nek közösen regionális kereteket kell kidolgoznia a harmadik országokkal való együttműködés érdekében a kikötői biztonság javítása terén, a megosztott felelősség alapján, és lehetőség szerint a Global Gateway vagy más együttműködési eszközök támogatásával. Ezzel összefüggésben a kiemelt kockázatot jelentő harmadik országbeli kikötőkről célzott értékelések fognak készülni a biztonsági hiányosságok azonosítása és orvoslása, az információcsere javítása, valamint – amennyiben a súlyos hiányosságokat továbbra sem kezelik – a lehetséges válaszok előrejelzése érdekében. Ez a rendszer hozzájárulhat a harmadik országokkal való megbízható partnerség kiépítéséhez a kikötőket érintő biztonsági fenyegetések elleni küzdelem terén.

A vámellenőrzések uniós kikötők közötti nagyobb mértékű összehangolása és a világszerte alkalmazott jobb biztonsági protokollok védhetik az uniós feleket és a kritikus infrastruktúrát olyan eszközökkel, mint például a berakodást megtiltó „Do Not Load” értesítés. A Bizottság dolgozni fog a vám- és tengeri logisztikai vállalatok közötti, a kábítószer-kereskedelemmel és a tiltott kereskedelemmel kapcsolatos, a köz- és a magánszféra közötti információcsere területén. Emellett a Bizottság készen áll annak felmérésére, hogy az antitröszt eszközök milyen mértékben támogathatják az Európai Kikötők Szövetsége által kidolgozott iránymutatásokat vagy bevált gyakorlatok alkalmazását. Az uniós vámügyi reformra irányuló javaslat értelmében az új uniós vámhatóság és az uniós vámügyi adatközpont lehetővé teszi a vámhatóságok számára, hogy uniós szintű kockázatelemzést végezzenek, és a vámhatóságok és más bűnüldöző szervek általi hatékony kontrollok és megfelelési ellenőrzések révén kezeljék a nemzetközi ellátási láncokat, beleértve az e-kereskedelmet.

Emellett a Bizottság támogatja a tagállamokat abban, hogy szigorú állat- és növényegészségügyi intézkedéseket vezessenek be a kikötőkben. A Bizottság elkötelezett a mechanizmusok javítása mellett, és felszólítja a tagállamokat, hogy erősítsék meg és fejlesszék tovább a behozott árukra vonatkozó kontrollintézkedéseiket. A tagállamoknak **prioritásként kell kezelniük a tengeri védelmi jogszabályok végrehajtását, át kell venniük az Európai Kikötők Szövetségének köz- és magánszféra közötti partnerségén belül megosztott bevált gyakorlatokat a szervezett bűnözés (többek között a kábítószer-kereskedelem) és a korrupció elleni küzdelem, valamint a kikötők biztonságának teljes körű kezelése érdekében**, és gondoskodniuk kell az elegendő létszámú biztonsági személyzetről és az alapvető beruházások elvégzéséről.

4.2. A kikötők és logisztikai hálózatok rezilienciájának és felkészültségének kiépítése

Az éghajlatváltozás veszélyei, például a tengerszint emelkedése, a part menti viharok és aszályok, valamint a környezetkárosodás az árvizek és a sósvízbetörések fokozott kockázatához vezetnek, ami hatással van a hajózhatóságra, a kikötői infrastruktúra állapotára, valamint a kikötői és dokkolási műveletek megbízhatóságára, hatékonyságára és biztonságára.

Annak érdekében, hogy támogassa a tagállamokat a felkészültség és a reziliencia tervezésében, a **Bizottság 2026-ban előterjeszti az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia integrált európai keretét.**

A tagállamok kötelesek nemzeti alkalmazkodási stratégiákat és terveket elfogadni és végrehajtani⁴⁶. Sebezhetőségükre és stratégiai jelentőségükre tekintettel **a kikötőknek saját terveket kell kidolgozniuk az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciára vonatkozóan.** Ezeknek a terveknek elő kell segíteniük a környezetkárosodás elleni küzdelmet is. Az új kikötők építésekor vagy a meglévők felújításakor, valamint a logisztikai hálózatok interfészeinek infrastrukturális és operatív fejlesztésekor az infrastruktúrával kapcsolatos éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatra vonatkozó iránymutatásokat és a „beépített éghajlatváltozási reziliencia” elveit kell alkalmazni. **Az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciára irányuló kikötői fellépéssel kapcsolatos bevált gyakorlatok cseréjét** az európai tengeri térségen belül fogják elősegíteni.

A balesetek és a rosszindulatú események jelentős fenyegetést jelentenek az uniós infrastruktúrára nézve. Egy közlekedési hálózat csak annyira erős, mint a leggyengébb láncszeme, ezért a TEN-T hálózaton belüli elegendő redundancia és alternatív összeköttetések döntő fontosságúak az ellátási láncok védelme, a rendszerszintű gazdasági sokkok megelőzése, valamint a katonai mobilitás és a védelmi készltség biztosítása szempontjából. A kikötők természeti és ember okozta veszélyekkel szembeni védelme érdekében a tagállamoknak **a kikötőkre is ki kell terjeszteniük a kritikus szervezetek rezilienciájáról szóló irányelv (CER-irányelv) végrehajtását**⁴⁷. A kritikus szervezetekre vonatkozó, küszöbön álló iránymutatások meg fogják könnyíteni a kritikus szervezetek védelmét és a személyzet biztonságát. A felkészültségi unióról szóló stratégiával összhangban a hatóságoknak elő kell mozdítaniuk a magas szintű kockázattudatosságot a kikötői területek közelében található közösségek körében annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a lakosok számára az incidensekre való hatékony válaszadást és reagálást.

Az EMS-koordinátor az európai közlekedési folyosók más koordinátoraival együtt elő fogja segíteni a tengeri és hátszági összeköttetések rezilienciájának tervezését. A tagállamoknak továbbá prioritásként kell kezelniük a kikötők interoperabilitását az uniós vasúti rendszeren belül, valamint a belvízi utak jó hajózási állapotának 2030-ig történő elérését. Ez kezelni fogja a belvízi utak rezilienciáját, a vasúti kapacitás korlátait, a terminálok és a határok szűk keresztmetszeteit, valamint a pályahálózat-működtetők közötti gyenge koordinációt.

A globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) zavarása és spoofingja egyre inkább megfigyelhető a Balti-tengeren, a Fekete-tengeren és a Földközi-tengeren, és tengeri vagy kikötői ütközésekhez vezethet. A Galileo új nyilvános navigációsüzenet-hitelesítési szolgáltatása, valamint a javasolt Európai Versenyképességi Alapban (EVA) előirányzott rádiófrekvenciás interferencia-nyomonkövetési szolgáltatás segít kezelni ezt a növekvő fenyegetést⁴⁸.

⁴⁶ Az (EU) 2021/1119 rendelet 5. cikkének (4) bekezdése, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

⁴⁸ A Kopernikuszhoz hasonló, világűrbe telepített Föld-megfigyelési rendszerek hozzájárulhatnak a kikötők biztonságának nyomon követéséhez.

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a kritikus fontosságú árukat a katonai mobilitási követelményekkel, az uniós készletfelhalmozási stratégiával⁴⁹ és az európai védelmi ipari program által bevezetett ellátásbiztonsági rendszerrel összhangban kezeljék és tárolják. A kikötők és különösen a kisebb kikötők fontosak az EU felkészültsége szempontjából, és fontos szerepet kell játszaniuk akkor, amikor a tagállamok **a készletek felhalmozása és védelme, valamint a zavarok minimalizálása érdekében optimalizálják a feltérképezést, az információmegosztást és a koordinációt.** A drónok és a drónelhárítás biztonságára⁵⁰ vonatkozó cselekvési terv eszköztárat biztosít, amely magában foglalja a kritikus infrastruktúrák stressztesztelését, a tengeri helyzetismeret javítását és a drónelhárításra való összehangolt felkészültséget.

A tagállamoknak meg kell védeniük és meg kell erősíteniük a sérülékeny infrastruktúrát, felépítményeket és berendezéseket, kezelniük kell a szűk keresztmetszeteket, és fokozniuk kell a kritikus infrastruktúrájuk megerősítésére irányuló erőfeszítéseket. A tagállamoknak elegendő redundanciát és kapacitást kell biztosítaniuk a logisztikai láncukban és a kritikus áruk ellátásában fellépő rövid és középtávú zavarok kezelésére, lehetővé téve különösen a legkiszolgáltatottabb katonai mobilitási csomópontok számára a megfelelő műveleti szintek elérését.

4.3. Digitális autonómia a gazdasági biztonság érdekében

Folyamatban van a kikötői digitális rendszerek, a forgalomirányítás és a logisztikai platformok stratégiai infrastruktúrává válása. Aki az adatokat ellenőrzi, az az adatáramlást is ellenőrzi. Az adatcserék akár a kikötőhasználók bizalmas üzleti információinak nyilvánosságra kerülésével is járhatnak és gyakran külföldi hardverektől és szoftverektől függenek, az uniós adatok nagy részét pedig az EU-n kívül tárolják. A digitális rendszerek és folyamatok eredendő sebezhetőségét a bűnözők és a nem baráti állami szereplők egyre inkább kihasználják kábítószer-kereskedelem és kibertámadások céljára.

Bár a kiberbiztonsági kérdések célzott fellépést igényelnek, az EU-nak fokoznia és biztosítania kell a polgári és katonai közlekedés alapjául szolgáló adatok feletti digitális szuverenitást. Ez magában foglalja a biztonságos automatizálási megoldásokat, a felhő- és számítástechnikai infrastruktúrát, a mesterséges intelligencia igénybevetését, és az új generációs konnektivitás (5G/6G, GNSS) használatát a kényszerítés minden formájának elkerülése érdekében, mivel annak egyedülálló képessége van arra, hogy megfeleljen a rövid késleltetésre és a nagy átadásra vonatkozó szigorú követelményeknek a kritikus fontosságú szolgáltatások támogatása érdekében.

Az EU-nak olyan képzett üzemeltetőkre és munkavállalókra is szüksége van, akik tudják, hogy létfontosságú szerepet töltenek be az EU kritikus infrastruktúra-hálózatai megfelelő működésének biztosításában. A tengerhasznosítási stratégiával együtt a digitális autonómia előtérbe kerülése lehetőséget kínál az uniós vállalkozásoknak és vállalkozóknak arra, hogy a jövőben digitális megoldásokat dolgozzanak ki és alkalmazzanak a bűncselekmények felderítése és leküzdése érdekében.

A kikötők digitális autonómiájának a jelenlegi többéves pénzügyi keret szerinti megerősítése érdekében **a Bizottság támogatni fogja azokat a kutatás-fejlesztési kezdeményezéseket,**

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

amelyek célja az adatsere és az adattárolás biztosítása a kikötők és az érdekelt felek számára a multimodális logisztikai láncok mentén. A Bizottság a tagállamokkal, a szállítási, a logisztikai és az informatikai ágazattal együtt elő fogja mozdítani és támogatni fogja az EU-nak a létfontosságú uniós polgári és katonai közlekedést alátámasztó adatok feletti szuverenitására irányuló megoldásokat, és együttműködésre fog törekedni a hasonlóan gondolkodó országokkal.

4.4. Kiberbiztonság

A kikötők összetett infrastruktúrája és növekvő digitalizációja jelentős kiberbiztonsági⁵¹ kockázatokat jelent az ellátási láncokra és a kritikus uniós infrastruktúrára nézve, beleértve a kulcsfontosságú rendszereket ellenőrző magas kockázatú beszállítókkal kapcsolatos aggályokat is. A végrehajtást támogatják az Európai Unió Kiberbiztonsági Ügynökség (ENISA) kikötőkre vonatkozó kiberbiztonsági kockázatkezelési iránymutatásai⁵² és az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) a kiberbiztonság hajók fedélzetén történő kezeléséről⁵³ szóló iránymutatása. A Bizottság továbbra is együtt fog működni az IMO-val annak érdekében, hogy egy nem kötelező kiberbiztonsági kódex révén előmozdítsa a tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó harmonizált globális kiberbiztonsági szabványokat. Az ENISA aktualizálni fogja a kikötőkre vonatkozó kiberbiztonsági kockázatkezelési iránymutatásokat a legkorszerűbb intézkedések és a legújabb uniós szakpolitikai fejlemények, például a NIS 2 irányelv alapján.

A Bizottság a Kiberbiztonsági Együttműködési Csoporttal és az ENISA-val együtt uniós szinten összehangolt kiberbiztonsági kockázatértékelést fog végezni a kikötőkre vonatkozóan, hogy azonosítsa a kiberbiztonsági kockázatokat és kockázatcsökkentő intézkedéseket javasoljon. A kiberbiztonsági jogszabály felülvizsgálata során a Bizottság megbízható biztonsági keretet javasol az IKT-szolgáltatások ellátási láncához. Az uniós szintű biztonsági kockázatértékelés alapján ez lehetővé tenné kritikus infrastruktúránk magas kockázatú beszállítóinak arányos korlátozását. A Bizottság összehangolt felkészültségi tesztelést és gyakorlatokat fog végezni a kikötőkben a konkrét kiberbiztonsági kockázati forgatókönyvekre vonatkozóan.

A bevált gyakorlatok és az információk cseréje érdekében a Bizottság készen áll arra, hogy együttműködjön a tagállamokkal a tagállamok kiberbiztonsági és tengeri/kikötői hatóságainak külön fórumán, amely az (EU) 2022/2555 irányelv 14. cikke alapján létrehozott Kiberbiztonsági Együttműködési Csoporton alapul. Ez kiterjedhet a kiberfenyegetésekre, a váratlan eseményekre, a sebezhetőségekre, a majdnem bekövetkezett (near miss) eseményekre, a figyelemfelkeltésre, a képzésre, a gyakorlatokra és a készségekre, a kapacitásépítésre, a szabványokra és a műszaki előírásokra, különös tekintettel a kis- és közepes méretű kikötőkre. Törekedni kell az ENISA, az EMSA és az érintett érdekelt felek részvételére, valamint a köz- és magánszféra közötti partnerségekkel, például az Európai Tengeri Információmegosztási Elemző Központtal (EM-ISAC) és a regionális kezdeményezésekkel, például a fekete-tengeri tengeri védelmi központtal való koordinációra.

⁵¹ A tengeri kiberbiztonságot a NIS 2 irányelv és a kiberbiztonsági szolidaritásról szóló jogszabály, nemzetközi szinten pedig az IMO ISPS-szabályzata szabályozza.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

A digitális omnibusz csomag egyablakos ügyintézési pont létrehozását javasolja a kiberbiztonsági események kötelező bejelentésére.

Kiemelt intézkedések

- *A kikötővédelemre vonatkozó meglévő iránymutatás aktualizálása annak érdekében, hogy az megfelelően lefedje az összes releváns fenyegetést.*
- *Az EKSZ-szel közösen regionális keretek kidolgozása a kikötők védelmének javítása terén harmadik országokkal fenntartott együttműködés érdekében, valamint a vámellenőrzések uniós kikötők közötti jobb összehangolására és világszerte jobb biztonsági protokollokra irányuló munka.*
- *A kikötői dolgozók háttérelőnézésére vonatkozó uniós keretre irányuló javaslat tétele.*
- *Fórum létrehozása a tagállamok kiberbiztonsági és tengeri/kikötői hatóságai számára az információk és a bevált gyakorlatok cseréje céljából.*
- *Uniós szinten összehangolt biztonsági kockázatértékelés végzése a kiberbiztonsági kockázatok azonosítása érdekében, és megfelelő intézkedések ajánlása azok csökkentésére.*

5. FINANSZÍROZÁSHOZ ÉS BERUHÁZÁSHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

Csak az uniós, nemzeti és magánfinanszírozási források – kiszámítható szabályozási keretek és kockázatmentesítési eszközök által támogatott – együttműködése képes kezelni a kikötők előtt álló kihívásokat és a folyamatosan változó szerepeket. Az érdekelt felek becsléseket nyújtottak be a beruházási igényekről⁵⁴ a megnövekedett kereskedelmi forgalom, a dekarbonizációs erőfeszítések, a hajók méretének növekedése, valamint a fenntarthatósági és rezilienciaigények alapján. A finanszírozás szűk keresztmetszetei közé tartozik a forrásszerzési lehetőségekhez való hozzáférés, a növekvő költségek, valamint a hosszadalmas és költséges engedélyezési eljárások.

A közfinanszírozás – adott esetben az állami támogatási szabályokkal összhangban – csökkenti a magánbefektetők kockázatait, lehetővé téve a jelentős közértékkel rendelkező, társadalmi kihívásokat kezelő projekteket. A közfinanszírozás azonban korlátozott, és **hatásának maximalizálása érdekében célnak kell lennie (a finanszírozási elveket lásd az 1. mellékletben).**

Az EU 2014 óta több eszköz keretében támogatta az energiával, a fenntarthatósággal, a konnektivitással, az innovációval és egyéb szempontokkal kapcsolatos kikötői projekteket: mintegy 10 milliárd EUR-t fordított a létesítésre, és több mint 200 millió EUR-t a K+I-re, beleértve az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, az ERFA-t és a kohéziós programokat, a Horizont 2020-at és a Horizont Európát⁵⁵. A Bizottság emellett **a CEF 2026. évi pályázati**

⁵⁴ Az ESPO becslése 80 milliárd EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ CEF-T (3,9 milliárd EUR), CEF-E (856 millió EUR), ERFA és Kohéziós Alap programok (3,7 milliárd EUR), Innovációs Alap (870 millió EUR), Horizont 2020 és Horizont Európa (218 millió EUR). Az InvestEU 200 millió EUR-t mozgósított a kikötők, valamint 730 millió EUR-t a kikötők szempontjából releváns digitális technológiák és szén-dioxid-leválasztás és -tárolás céljára. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz egyes tagállamokban jelentős támogatást nyújt a szárazföldi áramellátással és a kikötők környezetbarátabbá tételével kapcsolatos projektekhöz.

felhívása keretében prioritásként fogja kezelni a szárazföldi áramellátás fejlesztésének támogatását a kikötőkben.

A következő többéves pénzügyi keretben (2028–2034) számos eszköz támogathatja a kikötői beruházásokat: a javasolt **Európai Versenyképességi Alap (EVA)** magában foglalhatja a tiszta, biztonságos, kettős felhasználású, multimodális és szuverén digitalizált infrastruktúrába, felépítményekbe és kikötői berendezésekbe – többek között a töltőinfrastruktúrába és a kék technológiába – történő beruházásokat. A **2028–2034-es időszakra** javasolt 51,5 milliárd EUR összegű közlekedési költségvetéssel rendelkező **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF3)** kulcsfontosságú uniós eszköz lesz, amelynek keretében a kikötők a határokon átnyúló konnektivitás finanszírozási prioritásainak részét fogják képezni⁵⁶. A jövőbeli, **2028–2034-es Horizont Európa** programnak támogatnia kell a kikötői innovációt.

A **nemzeti és regionális partnerségi terveket** szabályozó javasolt rendelet értelmében az egyik egyedi célkitűzés olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek javítják az uniós közlekedési infrastruktúrát és hozzájárulnak a TEN-T megvalósításához, miközben dekarbonizálják és javítják a távoli, a perem- és a kevésbé összekapcsolt területek összekapcsoltságát, biztonságát és elérhetőségét. A rendelkezésre álló források segítségével **a tagállamok és a régiók a helyi igényektől és körülményektől függően előmozdíthatják kikötőik fejlesztését.**

A tengerhasznosításra vonatkozó uniós stratégiában foglaltaknak megfelelően az EU ETS által finanszírozott Innovációs Alap 2027-ben külön tengeri pályázati felhívást fog közzétenni, amely a kikötői projektek számára is előnyös lehet.

Az Európai Beruházási Bank Csoport (EBB csoport) a 2014–2025-ös időszakban saját forrásokból mintegy 2,8 milliárd EUR összegű támogatást nyújtott a tengeri és belvízi kikötőkben megvalósuló projektekhez, beleértve az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciával, a dekarbonizációval, a kohézióval, az innovációval, a digitalizációval, a biztonsággal és védelemmel, a tengeri megújuló energiaforrásokkal és az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatos projekteket⁵⁷. **A Bizottság fel fogja kérni az EBB tanácsadói szolgálatát, hogy nyújtson kapacitásépítési támogatást kifejezetten a kis- és közepes méretű TEN-T kikötők számára.** Ezen túlmenően a Bizottság együtt fog működni **a nemzeti fejlesztési bankokkal és intézményekkel, valamint a magán pénzügyi érdekelt felekkel annak érdekében, hogy további finanszírozási megoldásokat azonosítson** az e stratégiában meghatározott prioritásokkal, kritériumokkal és feltételekkel összhangban.

A globális kikötői ágazat dinamikus környezetében elmozdulás tapasztalható az alapvető üzleti tevékenységeken túli új technológiák és innovációk felé, amelyek új lehetőségeket nyitnak meg. Számos kikötő már most sikeresen diverzifikált, de van még lehetőség a további növekedésre. **Az uniós kikötőknek előremutató, kreatív (out-of-the-box) stratégiákat kell követniük, amelyek integrálják az élvonalbeli technológiákat és az innovatív fenntartható gyakorlatokat.** Különösen a kis- és közepes méretű kikötőknek kell megragadniuk az energetikai átállásban és a digitalizációban rejlő üzleti lehetőségeket.

⁵⁶ Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2028–2034-es időszakra javasolt költségvetése 29,9 millió EUR az energiával kapcsolatos egyedi célkitűzésekre, COM(2025) 547.

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index>: [Amit kínálunk](#).

6. TÁRSADALMI KOHÉZIÓ, KÉSZSÉGEK ÉS MINŐSÉGI MUNKAHELYEK

6.1. *A kikötők mint csatlakozási pontok*

A kikötők létfontosságú szerepet játszanak a sarkvidéki és a part menti területek, a szigetek és a legkülső régiók, valamint ezek 20 millió uniós polgárának gazdasági fejlődésében, rezilienciájában, társadalmi és területi kohéziójában. Az ipari fejlődés és az innovatív tengerhasznosítási klaszterek a kikötőkben fellendítik a helyi gazdaságot, míg a vízparti köz- és magánterületek növelik a városok vonzerejét. Ez a területért folytatott versenyhez és a sűrűn lakott területeken negatív környezeti hatásokhoz vezethet.

A Bizottság a kohéziós politikai finanszírozás és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedési ága (CEF-T) révén **továbbra is támogatni fogja a területi kohéziót, valamint a szigetek és a legkülső régiók összekapcsoltságát**, különösen azokat, amelyek demográfiai kihívásokkal küzdenek, és **felkéri a tagállamokat, hogy támogassák a kis- és közepes méretű kikötők infrastruktúrájának, tisztaenergia- és üzemanyag-ellátásának, biztonságának és fenntarthatóságának javítását**, különösen a szigetekeken, és a távoli és legkülső régiókban. A Bizottság a part menti közösségekre vonatkozó stratégiáról és a szigetstratégiáról szóló, küszöbön álló közlemények keretében **szakpolitikai intézkedéseket fog bevezetni annak érdekében, hogy megerősítse a kikötők helyi közösségekhez való gazdasági, környezeti és társadalmi hozzájárulását**. A kikötő-város interakciók a gazdasági, környezeti és társadalmi tényezők kiegyensúlyozását teszik szükségessé. A Bizottság **meg fogja erősíteni a párbeszédet, és támogatni fogja a kikötő-város kapcsolatok javítására vonatkozó bevált gyakorlatok és iránymutatások kidolgozását**⁵⁸. A Bizottság továbbá új ütemtervet javasol a versenyképes kis- és közepes méretű kikötőkre vonatkozóan.

6.2. *Szakképzett munkaerő és biztonságos munkakörülmények az uniós kikötőkben*

A szakképzett és folyamatosan továbbképzett munkaerő elengedhetetlen a kikötőkben és a kapcsolódó kék gazdasági tevékenységekben – többek között a kikötők körüli helyi közösségekben – a méltányos, a tiszta és a digitális átállás megvalósításához. Az európai óceánügyi paktum keretében 2027-re tervezett új kék generációs megújulási stratégia hozzá fog járulni a **szakképzett új generációs munkaerő fejlesztéséhez a kék gazdaság valamennyi ágazatában, beleértve a kikötőket is**.

A készségek uniójában bejelentett megerősített készségfejlesztési paktum keretében a Bizottság arra ösztönzi a **szociális partnereket, a kikötőket és más érdekelt feleket, köztük az érintett képzési központokat, hogy hozzanak létre célzott készségfejlesztési partnerséget a kikötői ágazat számára** a készségigények előrejelzése, a hiányok kezelése, a továbbképzési és átképzési kezdeményezések⁵⁹ előmozdítása, valamint a minőségi munkahelyekhez való inkluzív hozzáférés érdekében, különösen a nők és a fiatalok számára. Felkéri a tengerhasznosítási ágazatot, beleértve a kikötőket is, hogy **működjenek együtt a**

⁵⁸ A klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó uniós küldetés, az óceánunk és vizeink helyreállítására irányuló uniós küldetés, az európai óceánügyi paktum, a part menti közösségekre vonatkozó stratégia, valamint a vízügyi rezilienciára vonatkozó stratégia forrástól a tengerig terjedő dimenziója révén. Az olyan uniós városi kezdeményezések, mint a Zöld város megállapodás és a Polgármesterek Szövetsége, ambiciózus környezetvédelmi és éghajlat-politikai célok elérésére ösztönöznek a kikötővárosokban.

⁵⁹ Olyan kezdeményezésekre építve, mint a klímasemlegességre való méltányos átállásról szóló tanácsi ajánlás, a nettó zéró iparról szóló jogszabály (beleértve a nettó zéró ipart szolgáló akadémiákat is) és a minőségi munkahelyekre vonatkozó ütemterv.

készségfejlesztési paktumban a digitális ökoszisztémára irányuló nagyszabású partnerséggel a kikötői ágazatbeli digitális továbbképzés támogatása érdekében, és nyújtsanak be vállalásokat a Kiberkézségek Akadémiája keretében, valamint használják a kikötői szakembereknek szóló európai kiberbiztonsági készségkeretet (ECSF). Az uniós tengerhasznosítási stratégia kiegészítő intézkedései, amelyek célja a tengeri szállítási klaszteren belüli karrierrek vonzóbbá tétele, valamint a tengeri és szárazföldi szerepek közötti mobilitás előmozdítása, szintén rendkívül fontosak a kikötői ágazat számára.

A munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó uniós vívmányok alkalmazandók a kikötőkre is. Emellett a munkavállalók védelme szempontjából kulcsfontosságú a nemzeti kikötői hatóságok, a munkaügyi felügyelőségek és a tengerészeti biztonsági ügynökségek közötti együttműködés megerősítése, beleértve az Európai Munkaügyi Hatóság támogatásával folytatott, határokon átnyúló együttműködést is.

A közelmúltbeli módosítások⁶⁰ egyértelművé tették továbbá a tengeri közlekedési balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályok alkalmazását a hajók fedélzetén dolgozó kikötői dolgozókra vonatkozóan. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv⁶¹ az uniós kikötőkbe befutó hajók célzott szűrőpróbaszerű megfelelőségi ellenőrzésének rendszeréről rendelkezik. A biztonság további fokozása érdekében – a szociális partnerek bevonásával – **a Bizottság iránymutatást fog készíteni a tengerbiztonsági jogszabályoknak a hajók fedélzetén dolgozó kikötői munkavállalókra történő alkalmazásáról.** Az EU a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram keretében támogatni fogja **az alternatív, megújuló, alacsony és nulla kibocsátású üzemanyagok kikötői területen történő biztonságos kezelésével** kapcsolatos további kutatást és iránymutatást, **a Bizottság pedig iránymutatást és képzési anyagokat fog készíteni az alternatív üzemanyagok kikötőkben történő biztonságos kezeléséről.**

Az EU továbbra is elő fogja mozdítani a magas szintű biztonsági és munkaügyi normákat, a szociális párbeszédet és a bevált gyakorlatokat, többek között a nemzetközi fórumokon is. **A tagállamokat arra ösztönzi, hogy támogassák a kikötők biztonságának és fenntarthatóságának⁶² javítását, és biztosítsák az uniós és nemzeti munkaügyi jogszabályok és a kollektív szerződések végrehajtását és tiszteletben tartását.**

Kiemelt intézkedések

- *A kis- és közepes méretű kikötők támogatása külön ütemtervvel (2. melléklet).*
- *A szakképzett új generációs munkaerő fejlesztésének támogatása a kék gazdaság valamennyi ágazatában, beleértve a kikötőket is, a kék generációs megújulási stratégia keretében hozott intézkedések révén.*
- *A szociális partnerek és az érintett érdekelt felek támogatása a kikötői ágazatra vonatkozó készségfejlesztési paktum létrehozásában a munkavállalók továbbképzése, átképzése és befogadása érdekében.*
- *Iránymutatás készítése a tengerészeti biztonsági jogszabályoknak a hajók fedélzetén dolgozó kikötői dolgozókra történő alkalmazásáról.*

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Beleértve a 2012/18/EU irányelvet (Seveso) és a 2014/34/EU irányelvet (ATEX). 1999/92/EK irányelv (a munkavállalók biztonsága és egészségvédelme), (EU) 2024/1788 irányelv (gáz- és hidrogéncsomag).

- *Iránymutatás kidolgozása az alternatív üzemanyagok kikötőkben történő biztonságos kezelésére vonatkozóan.*

7. KÖVETKEZTETÉS

Ez a stratégia a kikötők létfontosságú szerepét hangsúlyozza az uniós gazdaság és a társadalom szempontjából. Keretet határoz meg az uniós kikötői ágazat időtállóvá tételére, versenyképességének javítására, a kikötők társadalmi szerepének biztonságos, védett és fenntartható módon történő kiterjesztésére, és a reziliencia, a katonai mobilitás, valamint a kiber- és a gazdasági biztonság növelésére. A Bizottság elkötelezett amellett, hogy a stratégia hatékony végrehajtását és célkitűzéseinek elérését valamennyi fent említett érdekelt féllel közösen biztosítsa. Ezért létrehozta **a tengerhasznosítási ágazatokkal és kikötőkkel foglalkozó magas szintű testületet** (amelynek elnöki tisztét az illetékes biztos és az ügyvezető alelnökök töltik be) azzal a céllal, hogy folyamatos eszmecserét folytasson **a tengerhasznosítási és a kikötői uniós stratégiákban** felvázolt intézkedések végrehajtásáról, és visszajelzéseket gyűjtsön a piaci fejleményekről.

1. MELLÉKLET: Finanszírozási elvek⁶³

A. Az uniós kikötői projektekre valamennyi releváns uniós finanszírozási csatornában érvényes közös elvek:

- A közfinanszírozásnak arra kell összpontosítania, hogy az alkalmazandó állami támogatási szabályokkal összhangban a legnagyobb mértékű és leginkább katalizáló hatást gyakorolja a közszférához köthető és a társadalmi kihívásokra.
- Vissza nem térítendő támogatás csak egyértelműen közérdekű projekteknek ítéltethető oda, mozgósítva és kockázatmentesítve a magánberuházásokat.
- A közprioritásoknak magukban kell foglalniuk a kritikus ellátási és logisztikai láncok rezilienciáját, a konnektivitást, a zöld üzemanyagok biztosítását, a szárazföldi áramellátást és töltést, a kikötők villamosítását és hálózati csatlakozásait, a zöld infrastruktúrát és a fenntartható kikötői műveleteket, a kettős felhasználású képességeket, valamint a fizikai és digitális kikötőbiztonságot, a bűnözés és a kábítószer-kereskedelem elleni küzdelmet, a part menti közösségekben a foglalkoztatási lehetőségek megteremtését, a körforgásos gazdaságot, a hulladékcsökkentést és az újrafeldolgozást.
- Különös figyelmet kell fordítani – szükségleteiktől függően – a szigeteken, a part menti és a legkülső régiókban található kis- és közepes méretű kikötőkre, különösen a biztonság, a villamosítás és a hálózatokhoz való hozzáférés javítása tekintetében.
- Prioritásként kell kezelni az uniós megoldások kidolgozását, és fokozni kell azok alkalmazását.
- Reziliens kikötői hálózat létrehozása, amely képes biztosítani a kritikus ellátási és logisztikai láncokat, a katonai mobilitást és a konnektivitást, beleértve a szigeteket és a legkülső régiókat is, valamint az uniós tengeri kikötők védelme a nemzetközi fenyegetésekkel szemben.
- A harmadik országbeli kikötők által támasztott tisztességtelen versenynek közvetlenül kitétt uniós kikötőknek részesülniük kell a zöld infrastruktúra és a kikötői berendezések finanszírozásából.
- Az uniós kikötőkön belüli, harmadik országok érdekeltségei által közvetlenül vagy közvetve ellenőrzött szervezeteknek nyújtott közfinanszírozást szorosan át kell világítani az EU biztonságához és a közrendhez kapcsolódó esetekben, beleértve a kritikus vagy kettős felhasználású infrastruktúrákat is.
- Ösztönözni kell az innovációt és a rezilienciát támogató megoldásokat az EU-ban, és fel kell tárnai az ágazatok közötti szinergiákat.
- Figyelembe kell venni az EU-n belüli vagy a hasonlóan gondolkodó országokból származó technológiákra és szolgáltatókra való támaszkodás lehetséges biztonsági előnyeit.
- A bővítési országok szereplői által javasolt megoldásokat a tágabb uniós ellátási lánc részének kell tekinteni.

B. A harmadik országok kikötői projektjeinek támogatására vonatkozó vezérelvek:

- A kölcsönösen előnyös partnerségekre való összpontosítás, ahol közősek a prioritások, mint például egységes normák alkalmazása, a szabályozási

⁶³ Ez a melléklet nem érinti a 2028–2034 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret elfogadásával kapcsolatos jogalkotási eljárásokat.

intézkedésekkel kapcsolatos kapacitásépítés, a tiszta üzemanyagok infrastruktúrájának bővítése, a környezet, a biológiai sokféleség és az éghajlat védelme, a bővítési prioritások, a tengeri és kikötői biztonság és védelem, valamint a kábítószer- és emberkereskedelem és a kikötői infrastruktúra egyéb illegális vagy tiltott használata elleni küzdelem. A tisztességes verseny biztosítása, az emberi jogok, a társadalmi és környezetvédelmi normák, az éghajlatvédelem, valamint a biztonsági és védelmi követelmények tiszteletben tartása.

- Az EU versenyképességének megőrzése (beleértve az olyan kikötői projektek pénzügyi támogatásának értékelésére irányuló versenyképességi ellenőrzést, amelyek negatív hatást gyakorolnának az uniós kikötőkben 300 tengeri mérföldön belül folytatott tevékenységekre).
- A konnektivitással és kereskedelemmel, a kritikus fontosságú nyersanyagok vagy megújuló üzemanyagok és az uniós gazdaság számára kritikus fontosságú egyéb áruk behozatalával/kivitelével kapcsolatos uniós szakpolitikai célok szolgálata.
- Annak biztosítása, hogy az EU és a harmadik országok közötti vonatkozó nemzetközi megállapodások tisztességes piacra jutási feltételeket tartalmazzanak a kikötői és terminálszolgáltatásokra, valamint az e szolgáltatások nyújtására vonatkozó koncessziókra vonatkozóan, az alkalmazásuk nyomon követésére vonatkozó egyértelmű mechanizmusokkal együtt.
- Ambiciózus, kötelező erejű nemzetközi megállapodások betartásának támogatása a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) belül.

2. MELLÉKLET: Új ütemterv a versenyképes kis- és közepes méretű kikötők számára

A kis, közepes méretű és szigeti kikötők az európai kikötői rendszer fontos részét képezik, és számos lehetőséget rejtenek magukban. Támogatják a part menti közösségeket, az összeköttetéseket és a területi kohéziót, miközben összekapcsolják a regionális gazdaságokat, és hozzájárulnak az uniós prioritásokhoz helyi és regionális szinten. Szerepet játszanak továbbá az Unió stratégiai autonómiájában, különösen az energia területén és a kritikus ellátási láncokban, és támogatják a kék gazdaságot, beleértve a halászatot, valamint az olyan fontos és szakosodott piaci szegmenseket, mint a személyszállítás, az energia és a tengeri villamos energia. Ez a stratégia ezért különös figyelmet fordít a kis- és közepes méretű kikötőkre, többek között az egyszerűsítéssel, az innovációval, az európai tengeri térséggel, a villamosítással és a biztonsággal kapcsolatban. A part menti közösségekre vonatkozó stratégia további támogatást fog nyújtani a part menti régiók versenyképességéhez és diverzifikációjához, különös tekintettel a kis kikötőkre. Az **uniós halászat és akvakultúra energetikai átállására vonatkozó bizottsági ütemterv** foglalkozni fog a megújuló energia kis kikötőkben történő felhasználásával is, és támogatni fogja a kikötői energiafogyasztás és kibocsátás mérésére szolgáló harmonizált uniós módszertan kidolgozását. Rendelkezésre fog állni célzott támogatás és iránymutatás is.

- **Konkrét finanszírozási prioritás, kohéziós politikai finanszírozás és pénzügyi kapacitásépítés**, valamint az EBB tanácsadó központja által végzett **projekt-előkészítés**.
- A **tagállamok által nyújtott jobb támogatás** az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló határozattal.
- Az **ipari telephelyek és klaszterek villamosításának** előmozdítása a közelgő villamosítási cselekvési terv révén.
- Az **alternatív tüzelőanyagok integrálására irányuló kísérleti projektek** (esetleges európai tengeri, halászati és akvakultúra-finanszírozás).
- **BlueInvest platform** az új technológiák tesztelésének, a piaci validálásnak, a technikai segítségnyújtásnak és a forrásbevonásnak a támogatására.
- **Kiberbiztonsági tanácsadás és kapacitásépítés**.
- A kikötői szövetség kiterjesztése **a kábítószer-kereskedelem és a bűncselekmények elleni küzdelemmel kapcsolatos bevált gyakorlatok és tanácsok** megosztása érdekében.
- Az **európai tengeri térségre (EMS) vonatkozó, küszöbön álló munkaterv** foglalkozni fog a fenntartható és környezetbarát rövid távú tengeri fuvarozás csomópontjainak és összeköttetéseinek fejlesztésével, a kikötők közötti együttműködéssel, különös tekintettel a kisebb kikötőkre.
- A **belvízi szállításra vonatkozó, a 2028–2034 közötti időszakra szóló cselekvési terv** konkrét intézkedéseket fog tartalmazni a tudásmegosztás előmozdítása és a belvízi kikötők támogatása érdekében.

3. MELLÉKLET: Az intézkedések és iránymutatások összefoglalása

I. pillér – A VERSENYKÉPESSÉG, AZ INNOVÁCIÓ ÉS A DIGITALIZÁCIÓ MEGERŐSÍTÉSE

A Bizottság:

- 2026-tól az egyértelmű vezérelvekkel összhangban prioritásként kezeli a harmadik országbeli kikötőkben megvalósuló, kölcsönösen előnyös kezdeményezéseket,
- 2026-tól e stratégia elveit fogja alkalmazni a nemzetközi megállapodásokról és együttműködési keretekről folytatott tárgyalások során,
- 2026-tól a szabadkereskedelmi megállapodásokról szóló tárgyalások során továbbra is törekedni fog a piacra jutásra, és az Európai Külügyi Szolgálattal (EKSZ) közösen együtt fog működni harmadik országokkal annak érdekében, hogy előmozdítsa a tisztességes beruházási feltételeket és az uniós vállalkozások hozzáférését,
- 2026-tól támogatja a tagállamokat a nemzetközi szabványosításra irányuló erőfeszítéseikben az innovatív kikötőkre és terminálokra vonatkozó új munkafolyamat révén, az európai szabványosítással foglalkozó magas szintű fórum keretében,
- 2028-ig a tagállamok számára a külföldi befektetéseknek az EU nemzetközi kötelezettségvállalásaival összhangban történő értékelésére vonatkozó iránymutatást, valamint az uniós kikötőkbe irányuló külföldi befektetések feltérképezésére és nyomon követésére szolgáló keretet dolgoz ki,
- 2026-tól nagyobb hangsúlyt fektet a kísérleti szakaszon túl a bevezetésre a Horizont Európa jövőbeli kezdeményezéseiben, beleértve a „Jövő kikötői” kiemelt témát is,
- megerősíti az Unió technológiai vezető szerepét az alternatív üzemanyagok használata, a villamosítás, a berendezések tervezése, utólagos átalakítása, az energiahatékonyság és a digitalizáció terén, és az energiaátalakítási rendszereket, a körforgásos jellegű és a digitális megoldásokat is bevonja,
- 2026-tól a 2028–2034-es Horizont Európa keretprogram keretében törekszik a köz- és magánszféra közötti együttműködés megerősítésére a kiemelt területeken,
- 2026-ban szigorítja a vasúti kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésre vonatkozó szabályokat,
- 2028-ban javaslatot tesz a belvízi szállításra vonatkozó, a 2028–2034 közötti időszakra szóló cselekvési programra, amely a belvízi kikötőkre összpontosít,
- 2028-ig uniós iránymutatásokat dolgoz ki a szállítási láncon belüli hatékony adatmegosztásra vonatkozóan,
- 2027-ben – adott esetben a nyilvános konzultáció eredményének fényében is – kiértékeli, hogy szükség van-e a küszöbértékek megváltoztatására, és további iránymutatást nyújt, példákkal és értelmező pontosításokkal szolgálva az általános csoportmentességi rendelet szabályaira vonatkozóan, többek között a kikötői infrastrukturális beruházások tekintetében,
- 2026-ban felülvizsgálja az összefonódásokra vonatkozó uniós iránymutatásokat annak érdekében, hogy egyértelmű és naprakész iránymutatást nyújtson az összefonódásokra vonatkozó uniós szabályoknak az összefonódások horizontális és nem horizontális hatásaira való alkalmazásáról.

Az Európai Tengeri Térség (EMS) európai koordinátora:

- a következő EMS-munkatervben prioritásként kezeli a fenntartható és zöld rövid távú tengeri szállítási csomópontok és összeköttetések fejlesztését, előmozdítja a kikötők közötti együttműködést, különös tekintettel a kisebb kikötőkre, a tengeri infrastruktúra korszerűsítésére, valamint a vasúti és belvízi közlekedéssel való integrációra,
- elősegíti a rezilienciatervezést az európai közlekedési folyosók más koordinátoraival tartott munkaértekezletek révén, amelyek célja a tengeri és hátszági összeköttetésre vonatkozó készenléti lehetőségek feltárása arra az esetre, ha a kulcsfontosságú közlekedési útvonalak főbb kikötőiben zavar következne be.

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- játsszanak vezető szerepet a globális nemzetközi műszaki szabványok meghatározásában a megfelelő nemzetközi fórumokon, beleértve az ISO-t is,
- előzzék meg, csökkentsék és kezeljék a stratégiai kettős felhasználású infrastruktúrák és az azokhoz kapcsolódó műveletek külföldi tulajdonlásával és ellenőrzésével kapcsolatos kockázatokat,
- biztosítsák annak a lehetőségét, hogy a nemzeti jog alapján ideiglenes állami ellenőrzést vagy használati jogot szerezzenek a stratégiai kettős felhasználású infrastruktúra, eszközök vagy berendezések felett,
- biztosítsák azt, hogy a katonai mobilitásról szóló rendelet szükséges intézkedéseit az elfogadást követően teljes mértékben és gyorsan végrehajtsák,
- egyszerűsítsék a tervezési és engedélyezési eljárásokat annak érdekében, hogy a kikötőkben gyorsan terjedhessen az innováció,
- helyezzenek nagyobb hangsúlyt a vasúti és belvízi hátszági összeköttetések elérhetőségének és kapacitásának javítására,

egyszerűsítsék a földhasználat-tervezési és engedélyezési eljárásokat a további területek kikötőhasználati célú gyors fejlesztésének lehetővé tétele érdekében.

Az ágazati érdekelt feleket arra ösztönzi, hogy:

- támogassák az uniós finanszírozású kutatás elterjedését és terjesztését, a bevált gyakorlatok megosztását, valamint olyan partnerségek és új üzleti modellek kialakítását, amelyek túlmutatnak a konkrét/helyi kihívásokon, és általában véve kezelik a piaci igényeket, beleértve a kis- és közepes méretű kikötők igényeit is.

A tagállamok és az érdekelt felek felkérést kapnak arra, hogy:

- az e stratégiában meghatározott vezérelveket saját kezdeményezéseikre is alkalmazzák, és fokozzák az általános koordinációt és információcserét,
- egyszerűsítsék a tervezési és engedélyezési eljárásokat annak érdekében, hogy a kikötőkben gyorsan terjedhessen az innováció,
- biztosítsanak nagyobb prioritást a vasúttal és a belvízi utakkal való hátszági összeköttetéseknek,
- törekedjenek a magánszektorbeli szereplők beruházásainak megtérülése és a megfelelő szerződéses kötelezettségek közötti egyensúlyra (az időtartam, a megújítások átlátható és tisztességes feltételei, a rugalmassági záradékok tekintetében) a reziliencia, a biztonság, a védelem és a kibocsátáscsökkentés biztosítása érdekében.

II. pillér – AZ ENERGETIKAI ÁTÁLLÁS, A FENNTARTHATÓSÁG ÉS A TISZTA IPARÁGAK ELŐMOZDÍTÁSA

A Bizottság:

- 2026-ban folytatja a szárazföldi áramellátás (OPS) kiépítésének nyomon követését, és a közelgő villamosítási cselekvési tervben új intézkedéseket vezet be a kikötők villamosításának támogatására és az OPS-árképzés nagyobb átláthatóságának előmozdítására,
- kiaknázza a T-MED végrehajtásában rejlő lehetőségeket a földközi-tengeri kikötők közötti fenntartható energetikai összeköttetések támogatása érdekében,
- az energiaunióról szóló, küszöbön álló csomagban mérlegeli, hogy miként lehetne előmozdítani a fenntartható üzemanyagok rendelkezésre állását a kikötőkben,
- az AFIR közelgő felülvizsgálata során mérlegel olyan intézkedéseket, amelyek felgyorsítják az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését a hajózásban,
- koordinálja a tagállamok erőfeszítéseit, és elősegíti a bevált gyakorlatok cseréjét, lehetőség szerint iránymutatások révén is,
- 2026 végéig az RLCF szövetségen keresztül felméri a megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagok kikötőkben és kikötőkbe történő ellátásával kapcsolatos infrastruktúra-kapacitást és jövőbeli igényeket,
- 2026-ban tanulmányt készít a Tiszta Hidrogén Közös Vállalkozás keretében, hogy támogassa a Bizottságnak a globális kikötők hidrogénkoalíciójában végzett tevékenységeit,
- 2026-tól támogatja a kikötőkkel, a helyi hatóságokkal és az ipari klaszterekkel kialakított partnerségeket,
- ösztönzi a kikötők, az energiavállalatok, a hálózatüzemeltetők és a helyi hatóságok közötti szorosabb együttműködést, és készen áll arra, hogy informális iránymutatást nyújtson antitröszt kérdésekben,
- 2027-ig célzott munkaértekezletet szervez a kikötők számára,
- felülvizsgálja az éghajlat-politikai taxonómiáról szóló felhatalmazáson alapuló jogi aktust annak érdekében, hogy javítsa a technikai vizsgálati kritériumok használhatóságát, valamint egyszerűsítse és aktualizálja azokat a releváns szakpolitikai, jogalkotási és technológiai fejlemények figyelembevételében,
- törekszik arra, hogy a kikötői területeken következetesebb legyen a kibocsátásmérés és a jelentéstétel.

A tagállamok felkérését kapnak arra, hogy:

- támogassák a nem vezetékes technológiákat és az intelligens hálózati megoldásokat, a digitalizált eljárásokat és a meglévő hálózati eszközök jobb kihasználását,
- mozdítsák elő a keresletszabályozási megoldásokat, különösen a kis- és közepes méretű kikötők esetében,
- erősítsék meg a TEN-T és a TEN-E, valamint az egyéb villamosenergia-hálózati tervezés közötti szinergiákat, és ezzel összefüggésben vegyék figyelembe a szárazföldi igényeket, amelyeket a közelgő tengeri hálózatfejlesztési tervekben szereplő nemzeti hálózatfejlesztési tervek is tükröznek,

- a nemzeti eljárásokban és az eseti értékelésekben tükrözzék a kiemelkedően fontos közérdek védelmét a villamosenergia-hálózati infrastruktúra – többek között a kikötői OPS – tekintetében,
- az EU ETS bevételeinek egy részét fordítsák az európai tengeri klaszteren belüli tengeri dekarbonizációs beruházásokra,
- támogassák a kikötők és a helyi ipari klaszterek közötti strukturált együttműködést a megújuló energiaforrások, az energiamegosztás, a hulladék hő újrafelhasználása, a tárolási megoldások és a kikötők központú energiaközösségek fejlesztésének előmozdítása érdekében,
- adott esetben alkalmazzák a víz-keretirányelv kikötőfejlesztéssel kapcsolatos rendelkezéseit, és biztosítsák a kikötőkben történő hajózásból származó tengerszennyezésre vonatkozó új környezetvédelmi szabályok időben történő végrehajtását,
- nemzeti energia- és klímatervek és nemzeti levegőszennyezés-csökkentési programjaik végrehajtása során foglalkozzanak a kikötők üvegházhatásúgáz-kibocsátásával és légszennyező anyagaival.

III. pillér – A KIKÖTŐK VÉDELME ÉS BIZTONSÁGA

A Bizottság:

- 2027-ig aktualizálja a kikötővédelemre vonatkozó meglévő iránymutatást annak érdekében, hogy az megfelelően lefedje az összes releváns fenyegetést,
- 2026 végéig együttműködik az uniós tagállamokkal a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretén belül a nemzetközi iránymutatás aktualizálása érdekében,
- 2026 végéig előterjeszt egy uniós korrupcióellenes stratégiát,
- 2027-ben javaslatot tesz a kikötői dolgozók háttérellenőrzésére vonatkozó uniós keretre,
- 2027-ben a folyami bizottságokkal együttműködve a védelmi erőfeszítéseket kiterjeszti a belvízi kikötőkre is, beleértve azokat is, amelyek nem tartoznak az ISPS-szabályzat hatálya alá,
- 2027-ben közzéteszi a kábítószer-kereskedelem megelőzésére vonatkozó bevált gyakorlatokat, és megvizsgálja a tagjelölt országokkal való további együttműködés lehetőségeit,
- 2027-ig az EKSZ-szel közösen regionális kereteket dolgoz ki a harmadik országokkal a kikötők védelmének javítása terén folytatott együttműködés érdekében, valamint a vámellenőrzések uniós kikötők közötti jobb összehangolására és világszerte jobb biztonsági protokollokra irányuló munkát végez,
- 2027-ig a vámhatóságok és a tengeri logisztikai vállalatok kétirányú, köz- és magánszféra közötti információcseréjével kapcsolatos munkát végez,
- készen áll annak felmérésére, hogy az antitröszt eszközök milyen mértékben támogathatják az Európai Kikötők Szövetsége által kidolgozott iránymutatások vagy bevált gyakorlatok alkalmazását,
- 2026-ban előterjeszti az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia integrált európai keretét,

- 2026-tól támogatja azokat a kutatási és fejlesztési kezdeményezéseket, amelyek célja az adatsere és az adattárolás biztosítása a kikötők és az érdekelt felek számára a multimodális logisztikai láncok mentén,
- 2026-tól előmozdítja és támogatja az EU létfontosságú polgári és katonai közlekedését alátámasztó adatok feletti uniós szuverenitásra irányuló megoldásokat, és együttműködésre törekszik a hasonlóan gondolkodó országokkal,
- 2027-ben továbbra is együttműködik az IMO-val annak érdekében, hogy egy nem kötelező kiberbiztonsági kódex révén előmozdítsa a tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó harmonizált globális kiberbiztonsági szabványokat,
- 2027-ig aktualizálja az ENISA kikötőkre vonatkozó kiberkockázat-kezelési iránymutatásait,
- 2027-ig uniós szinten összehangolt biztonsági kockázatértékelést végez a kiberbiztonsági kockázatok azonosítása érdekében, és megfelelő intézkedéseket javasol azok csökkentésére,
- 2027-ig fórumot hoz létre a tagállamok kiberbiztonsági és tengeri/kikötői hatóságai számára az információk és a bevált gyakorlatok cseréje céljából.

A tagállamok felkérést kapnak arra, hogy:

- kezeljék prioritásként a tengeri védelmi jogszabályok végrehajtását, és vegyék át az Európai Kikötők Szövetségének köz- és magánszféra közötti partnerségén belül megosztott bevált gyakorlatokat a szervezett bűnözés (többek között a kábítószer-kereskedelem) és a korrupció elleni küzdelem, valamint a kikötők biztonságának teljes körű kezelése érdekében,
- kezeljék prioritásként a kikötők interoperabilitását az uniós vasúti rendszeren belül, valamint a belvízi utak jó hajózási állapotának 2030-ig történő elérését,
- a kikötőkre is terjesszék ki a kritikus szervezetek rezilienciájáról szóló irányelv (CER-irányelv) végrehajtását,
- biztosítsák azt, hogy a kritikus fontosságú árukat a katonai mobilitási követelményekkel, az uniós készletfelhalmozási stratégiával és az európai védelmi ipari program által bevezetett ellátásbiztonsági rendszerrel összhangban kezeljék és tárolják,
- optimalizálják a feltérképezést, az információmegosztást és a koordinációt a készletek felhalmozása és védelme, valamint a zavarok minimalizálása érdekében, figyelembe véve a kisebb kikötők sajátos szerepét.

A tagállamok és az érdekelt felek felkérést kapnak arra, hogy:

- dolgozzanak ki az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciára vonatkozó terveket és osszák meg egymással az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciára irányuló kikötői fellépéssel kapcsolatos bevált gyakorlatokat,
- védjék és erősítsék meg a sérülékeny infrastruktúrát, felépítményeket és berendezéseket, kezeljék a szűk keresztmetszeteket, és fokozzák a kritikus infrastruktúrájuk megerősítésére irányuló erőfeszítéseket,
- biztosítsanak elegendő redundanciát és kapacitást a logisztikai láncukban és a kritikus áruk ellátásában fellépő rövid és középtávú zavarok kezelésére, lehetővé téve különösen a legkiszolgáltatottabb katonai mobilitási csomópontok számára a megfelelő műveleti szintek elérését.

Az EMS-koordinátor:

- az európai közlekedési folyosók más koordinátoraival együtt elő fogja segíteni a tengeri és hátszági összeköttetések rezilienciájának tervezését.

IV. pillér – FINANSZÍROZÁSHOZ ÉS BERUHÁZÁSHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS**A Bizottság:**

- alkalmazza a stratégiában kidolgozott finanszírozási elveket valamennyi finanszírozási eszközben, beleértve a Horizont Európa 2028–2034 keretében a kikötői innováció támogatására irányuló releváns intézkedéseket is,
- prioritásként kezeli a CEF 2026. évi pályázati felhívása keretében a kikötőkben a szárazföldi áramellátás fejlesztésének támogatását,
- a stratégia prioritásainak támogatása érdekében a lehető legjobban kihasználja a jelenlegi többéves pénzügyi keretben rendelkezésre álló finanszírozást,
- felkéri az EBB tanácsadó központját, hogy a JASPERS programon keresztül nyújtson kapacitásépítési támogatást kifejezetten a kis- és közepes méretű TEN-T kikötők számára,
- együttműködik a nemzeti fejlesztési bankokkal és intézményekkel, valamint a magán pénzügyi érdekelt felekkel a tengeri és belvízi kikötőkre és üzemeltetőkre vonatkozó további finanszírozási megoldások azonosítása érdekében.

Felkéri az EBB-t, hogy:

- továbbra is nyújtson finanszírozást és tanácsadási támogatást az ágazatnak, és továbbra is folytasson párbeszédet a Bizottsággal, a tagállamokkal, a társfinanszírozókkal és az iparral a stratégia prioritásainak előmozdítása, valamint a kikötők és a különböző méretű vállalkozások, különösen a kikötői ágazatban működő kisebb üzemeltetők, kikötők és kkv-k finanszírozáshoz és technikai segítségnyújtáshoz való hozzáféréseinek javítása érdekében.

A tagállamok és a régiók felkérést kapnak arra, hogy:

- a helyi igényektől és körülményektől függően mozdítsák elő kikötőik fejlesztését.

Az ágazati érdekelt felek felkérést kapnak arra, hogy:

- kövessenek előremutató, kreatív (out-of-the-box) stratégiákat, amelyek integrálják az élvonalbeli technológiákat és az innovatív fenntartható gyakorlatokat.

V. pillér – TÁRSADALMI KOHÉZIÓ, KÉSZSÉGEK ÉS MINŐSÉGI MUNKAHELYEK**A Bizottság:**

- folytatja a területi kohézióknak, valamint a szigetek és a legkülső régiók – különösen a demográfiai kihívásokkal küzdők – összeköttetésének a támogatását,

- 2026-ban a szigetekre és a part menti közösségekre vonatkozó küszöbön álló stratégiákban szakpolitikai intézkedéseket vezet be annak érdekében, hogy megerősítse a kikötők helyi közösségekhez való gazdasági, környezeti és társadalmi hozzájárulását,
- 2026-tól megerősíti a párbeszédet, és támogatja a kikötő-város kapcsolatok javítására vonatkozó bevált gyakorlatok és iránymutatások kidolgozását,
- 2026-ban külön ütemtervvel támogatja a kis- és közepes méretű kikötőket (2. melléklet),
- 2026-ban közzéteszi az uniós halászat és akvakultúra energetikai átállásának ütemtervét,
- 2027-ben támogatja a szakképzett új generációs munkaerő fejlesztését a kék gazdaság valamennyi ágazatában, beleértve a kikötőket is, a kék generációs megújulási stratégia keretében hozott intézkedések révén,
- 2027-ben iránymutatást készít a tengerészeti biztonsági jogszabályoknak a hajók fedélzetén dolgozó kikötői dolgozókra történő alkalmazásáról,
- 2026-tól a Horizont Európa keretében támogatja az alternatív, megújuló, valamint az alacsony és a zero szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok kikötői területen történő biztonságos kezelésével kapcsolatos további kutatást és iránymutatást,
- 2027-ig iránymutatásokat és képzési anyagokat készít az alternatív üzemanyagok biztonságos kezeléséről.

A tagállamok felkérését kapnak arra, hogy:

- támogassák a kis- és közepes méretű kikötők infrastruktúrájának, tisztaenergia-és üzemanyag-ellátásának, biztonságának és fenntarthatóságának javítását, különösen a szigetekben, a távoli és legkülső régiókban,
- támogassák a kikötők biztonságának és fenntarthatóságának javítását, és biztosítsák az uniós és nemzeti munkaügyi jogszabályok és a kollektív szerződések végrehajtását és tiszteletben tartását.

A szociális partnerek és az egyéb ágazati érdekelt felek felkérését kapnak arra, hogy:

- hozzanak létre célzott készségfejlesztési partnerséget a kikötői ágazat számára a munkavállalók továbbképzésének, átképzésének és befogadásának támogatása érdekében.

A tengerhasznosítási ágazat felkérését kap arra, hogy:

- működjön együtt a készségfejlesztési paktumban szereplő, a digitális ökoszisztémára irányuló nagyszabású partnerséggel a kikötői ágazatbeli digitális továbbképzés támogatása érdekében,
- nyújtson be vállalatokat a Kiberkészségek Akadémiája keretében, és hasznosítsa az európai kiberbiztonsági készségkeretet (ECSF) a kikötői szakemberek javára.