

**Briuselis, 2026 m. kovo 5 d.
(OR. en)**

6926/26

**MAR 27
TRANS 112
JAI 300**

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. kovo 4 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI ES uostų strategija

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 112 final.

Pridedama: COM(2026) 112 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 03 04
COM(2026) 112 draft

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

ES uostų strategija

{SWD(2026) 81 final}

1. ĮVADAS

Jau ne vieną tūkstantmetį uostai – tai vietos, kuriose susitinka ir keliauja žmonės, vyksta prekių ir idėjų mainai. Uostų teritorijose vykdant didelės apimties veiklą susiformavo šiandieniniai uostamiesčiai, o uostų įtaka dar labiau padidėjo – jie sudarė sąlygas vykdyti regioninę ir pasaulinę prekybą. Šiomis dienomis **ES pramonės stiprybė ir eksporto pajėgumai priklauso nuo to, ar ji gali būti tvirtai susieta su pasaulinės prekybos srautais**. Uostai – esminės Europos ekonomikos ir tarptautinių rinkų sąsajos. Be to, uostai yra **gyvybiškai svarbūs saitai saloms, pakrantės ir atokiausiems regionams, todėl juos reikėtų išsaugoti**.

Mūsų tiekimo grandinėse juntamas tiesioginis geopolitikos poveikis, o mūsų uostai labai svarbūs **Europos saugumui ir strateginiam savarankiškumui**. Uostai turi didinti savo pajėgumus, mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, pereiti prie skaitmeninių technologijų ir stiprinti saugumą – visus šiuos veiksmus būtina atlikti vienu metu ir dideliu mastu. **Jie gali tapti naujos pramonės, švarios energijos ir inovacijų klasterių centrais, be to, jau šiandien jie atlieka labai svarbų vaidmenį ES energijos tiekimo, gynybos ir mėlynosios ekonomikos srityse**.

Pertvarka teikia galimybių uostams ir ES ekonomikai. Nepaisant to, uostai susiduria su naujomis grėsmėmis ir pareigomis – pradedant kova su organizuoto nusikalstamumo tinklais, kibernetinėmis ir dronų keliamomis grėsmėmis, baigiant susirūpinimą keliančių klausimų, susijusių su užsienio subjektų nuosavybe ir stiprėjančia trečiųjų valstybių konkurencija, sprendimu. Didžiosioms pasaulio valstybėms siekiant plėsti ar apsaugoti savo įtakos sferas, kyla rizika, kad uostai taps mūšio lauku. Turime stiprinti uostų, kaip konkurencingų prekybos centrų, vaidmenį ir remti juos kaip ES ekonominį saugumą užtikrinančius ypatingos svarbos infrastruktūros objektus ir viešųjų paslaugų teikėjus, padedančius užtikrinti mūsų visuomenės atsparumą.

ES uostuose kasmet tvarkoma daugiau nei 3,4 mlrd. tonų, arba 74 proc., į Europą įvežamų ir iš jos išvežamų prekių, taip pat aptarnaujama apie 395 mln. keleivių¹. Metinis įplaukimų į ES uostus skaičius siekia beveik 3 mln. – tai sudaro 23 proc. visame pasaulyje registruojamų įplaukimų į uostą. Kalbant apie uostų poveikį ekonomikai, pasakytina, kad 2022 m. jų apyvarta pasiekė maždaug 90 mlrd. EUR, be to, juose buvo sukurta apie 423 000 tiesioginių darbo vietų². Transeuropinis transporto tinklas grindžiamas 283-imis jūrų uostais, 223-imis vidaus vandenų uostais ir 44-iais mišriais uostais. Maži ir vidutiniai uostai teikia svarbias paslaugas atokiausiuose ir atokiuose regionuose, salose ir labai specializuotose rinkose. Uostų subjektai – tai, be kita ko, uostų valdymo įstaigos, terminalo operatoriai, buksyravimo paslaugų teikėjai, laivavedžiai, laivų bunkeravimo ir uosto priėmimo įrenginių paslaugų teikėjai, teikiantys paslaugas laivybos ir logistikos įmonėms ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams.

Vykdant plataus masto konsultacijų procesą³ pramonės atstovai, valstybės narės ir kiti suinteresuotieji subjektai patvirtino, kad reikia stiprinti konkurencingumą, įgalinti uostus dalyvauti energetikos pertvarkoje, mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, didinti saugumą ir atsparumą, sudaryti sąlygas gauti finansavimą ir užtikrinti, kad uostai taptų saugesnėmis ir labiau apsaugotomis darbo vietomis. Kadangi labai skiriasi uostų dydis, vietovės, aptarnaujami

¹https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data&ettrans=lt.

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

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EU-Ports-Strategy_lt.

rinkos segmentai, valdymo modeliai ir suinteresuotieji subjektai, reikia laikytis plataus ir lankstaus požiūrio.

Remdamasi 2013 m. priimta uostų politika, **ES jau dabar imasi veiksmų** kurdama Europos uostų ateities sistemą. ES uostų strategija sujungia šiuo metu įgyvendinamas ir naujas iniciatyvas, supaprastinimą ir galiojančių teisės aktų įgyvendinimo gaires⁴.

ES uostų strategija. Penki ramsčiai



2. KONKURENCINGUMO, INOVACIJŲ IR SKAITMENIZACIJOS STIPRINIMAS

2.1. Pasaulinio konkurencingumo išlaikymas

Šia strategija remiami ES uostai siekiant jiems padėti išlaikyti ir stiprinti konkurencingumą. Joje daugiausia dėmesio skiriama inovacijoms ir skaitmenizacijai, geresniam susisiekimui su žemyno giluma, bendriems ES finansavimo prioritetams, reglamentavimo supaprastinimui ir naujų verslo galimybių kūrimui.

Jūrų prekyba pasižymi globalumu. Todėl ES uostai ir bendradarbiauja, ir konkuruoja su viso pasaulio uostais, taigi, šie santykiai yra sudėtingi ir įvairiausi. ES uostai ir įmonės bendradarbiauja su trečiųjų valstybių uostais tokiose srityse kaip švari energija ir alternatyvieji degalai, be to, jie investuoja užsienyje, nes yra pasaulinių logistikos grandinių dalis. Ši veikla remiama pagal įvairias ES ir tarptautines iniciatyvas.

Uostų konkurencingumui poveikį daro sąnaudos (įskaitant energijos, darbo ir valstybės remiamų investicijų sąnaudas) ir su sąnaudomis nesusiję veiksniai (ypač – taikomi standartai ir teisės aktai). Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas daugiausia sunkumų kyla dėl nevienodų teisinių sistemų (susijusių su aplinkos, socialiniais ir kitais aspektais) ir agresyvių investavimo strategijų. Komisija rengiasi 2026 m. III ketvirtį atnaujinti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, o po to planuojama peržiūrėti Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“. Atliekant šį ir kitus atnaujinimus bus atsižvelgiama į bet kokius galimus įgyvendinimo sunkumus, darančius poveikį Europos uostų konkurencingumui, visų pirma – į riziką, kad eismas bus nukreiptas į ES nepriklausančių šalių perkrovimo uostus.

Esminiai veiksniai uostų konkurencingumui užtikrinti, kaip ir anksčiau, yra ne tik kainodara, bet ir paslaugų kokybė bei veiksmingas susisiekimas su žemyno giluma. ES toliau remia šį sektorių nustatydamas finansavimo prioritetus (žr. 1 priedą). Sąjunga, įgyvendindama savo programas, remia investicijas, kuriomis stiprinamas tvarumas, konkurencingumas,

⁴ ES uostų strategijoje dėmesys skiriamas jūrų ir vidaus vandenų uostų transporto aspektams. Kiti mėlynosios ekonomikos sektoriai, visų pirma – turizmo, žuvininkystės ir prieplaukų sektoriai, aptariami Europos vandenynų pakte, ES darnaus turizmo strategijoje ir ES atokiausių regionų, pakrantės regionų ir salų strategijose.

sujungtumas ir atsparumas⁵. Papildomos priemonės, susijusios su jūrų sektoriaus gamyba ir laivyba, numatytos ES jūrų pramonės strategijoje.

Be to, kai kuriais atvejais ES teikia su tam tikrais aspektais susijusią paramą šalių kandidačių uostams ir trečiųjų valstybių uostų projektams. Šioje strategijoje Komisija apibrėžia aiškius principus (1 priedas), kuriais remiantis **nustatomi abiem pusėms naudingų iniciatyvų, įgyvendinamų trečiųjų valstybių uostuose, prioritetai**. Komisija, Europos išorės veiksmų tarnyba (EIVT), ES finansų įstaigos ir valstybės narės turėtų taikyti šiuos principus įgyvendindamos savo iniciatyvas, be to, jos turėtų geriau koordinuoti veiksmus ir keistis informacija, laikydamosi ES konkurencijos taisyklių.

Pateikimas į trečiųjų valstybių uostų rinkas turėtų būti grindžiamas sąžiningomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis, taikomomis ES ir šalių partnerių operatoriams, todėl ES visų pirma svarstys, ar užsienio subjektams toliau leisti patekti į rinką jautriuose sektoriuose, pavyzdžiui, uosto paslaugų sektoriuje, tais atvejais, kai ES operatoriai negali panašiomis sąlygomis patekti į rinką trečiojoje valstybėje. **Šios strategijos principus Komisija taikys derėdamasi dėl tarptautinių susitarimų ir bendradarbiavimo sistemų**. Ji toliau sieks užtikrinti patekimą į rinką derybose dėl laisvosios prekybos susitarimų ir **drauge su Europos išorės veiksmų tarnyba (EIVT) bendradarbiaus su trečiosiomis valstybėmis siekdama propaguoti sąžiningas investavimo sąlygas ir skatinti ES įmonių patekimą į rinką** uostų infrastruktūros ir operacijų srityse. Konkurso dalyviams iš šalių, kurios neleidžia dalyvauti ES operatoriams, arba iš šalių, su kuriomis ES nėra sudariusi susitarimų, kuriais užtikrinamas sąžiningas pateikimas į rinką nediskriminacinėmis sąlygomis, nereikėtų suteikti neribotos galimybės naudotis su ES uostais susijusiomis koncesijomis ir dalyvauti viešuosiuose pirkimuose.

Galiausiai, **valstybės narės ir jų standartizacijos įstaigos turėtų imtis lyderės vaidmens nustatant pasaulinius techninius standartus atitinkamuose tarptautiniuose forumuose, įskaitant ISO. Komisija rems šias pastangas per naują novatoriškų uostų ir terminalų srities darbo kryptį** Aukšto lygio forume Europos standartizacijos klausimais⁶.

2.2. ES uostų ekonominio saugumo užtikrinimas

Visame pasaulyje jūrų transporto ir logistikos grandinių srityse pirmaujantys Europos uostai pritraukia investicijų. Nors investicijos vertinamos palankiai ir yra reikalingos, jos gali kelti saugumo riziką – tai priklauso nuo investicijų šaltinio. Tai, kad užsienio subjektai nuosavybės teise valdo strategiškai svarbų uostų turtą ar daro jam įtaką, gali kelti pagrįstų klausimų dėl ilgalaikės atitikties ES ekonominio saugumo interesams, ypač tais atvejais, kai kalbama apie valstybių remiamus subjektus. Užsienio įtakos ir ekonominio saugumo klausimus Komisija jau

⁵ Komisija įgyvendindama strategiją „Global Gateway“ ir per Ministrų forumą švarios energijos klausimams remia tokias iniciatyvas kaip „Global Gateway žalieji laivybos koridoriai ir mazgai (GGGSCH) ir Indijos, Artimųjų Rytų ir Europos ekonominis koridorius (IMEC) arba tokius projektus kaip ateities iššūkiams pasirengusi laivyba Afrikoje, taip pat galimas naujas iniciatyvas, įgyvendinamas pagal Viduržemio jūros regiono paktą. Taikant ES strateginį požiūrį į Juodosios jūros regioną bus stiprinamas bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėmis, daugiašalėmis organizacijomis ir finansų įstaigomis, drauge išsaugant ES konkurencingumą.

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en?prefLang=lt.

sprendžia taikydama ne vieną horizontaliąją priemonę⁷, siekdama užtikrinti, kad užsienio valstybės pagalbą gaunančios įmonės neįgytų nesąžiningų konkurencinių pranašumų ES vidaus rinkoje.

Bendrame komunikate dėl ES ekonominio saugumo stiprinimo⁸ raginama, kad ES ryžtingiau imtųsi veiksmų siekdama didelės rizikos subjektams apriboti nuosavybės teisę į Europos ypatingos svarbos infrastruktūros objektus, taip pat galimybę tokius objektus kontroliuoti ir eksploatuoti. Taip gali sumažėti technologinio susisaistymo ar priklausomybės nuo (didelės rizikos) tiekėjų rizika. Be to, taip galima užkirsti kelią tam, kad didelės rizikos subjektai dalyvautų įgyvendinant ES finansuojamas iniciatyvas, ir remti patikimų ypatingos svarbos subkomponentų tiekėjų plėtrą.

Siekdama, kad taisyklės būtų įgyvendinamos nuosekliai, Komisija **parengs valstybėms narėms skirtas gaires dėl užsienio investicijų vertinimo, atitinkančias ES tarptautinius įsipareigojimus**. Šios gairės bus grindžiamos sisteminiu požiūriu, apimančiu visus atitinkamus uostų operatorius, atsižvelgiant į tai, kokį vaidmenį jie atlieka ypatingos svarbos tiekimo grandinėse, visų pirma kalbant apie uostus, kuriems taikomi Karinio mobilumo reglamento reikalavimai. Pažymėtina, kad jomis būtų nustatytos ribinės vertės ir kriterijai, taikomi užsienio įtakai, pavyzdžiui, dėl įtakos strateginiams sprendimams, operacijų kontrolės ir priklausomybės nuo įrangą tiekiančių didelės rizikos subjektų. Po to bus sukurta **užsienio investicijų ES uostuose registravimo ir stebėsenos sistema**, grindžiama TUI tikrinimo reglamento ir Komunikato dėl ES ekonominio saugumo nuostatomis.

Kiek tai susiję su gynyba, valstybės narės, remdamosi Pasiūlymu dėl karinio mobilumo reglamento⁹, turėtų **užkirsti kelią užkirsti kelią rizikai, kylančiai, kai strategiškai svarbi dvejopo naudojimo uostų infrastruktūra priklauso užsienio subjektams ir jie kontroliuoja ją ir su ja susijusias operacijas, tą riziką mažinti ir su ja kovoti**. Valstybės narės turėtų atidžiai įvertinti atitinkamus uostus, siekdamas mažinti riziką, kad juose didelės rizikos tiekėjai turės nuosavybės, kontroliuos operacijas ir tiesis įrangą. Be to, valstybės narės turi sukurti sistemas, kuriomis būtų laiku suteikiama prieiga prie ypatingos svarbos transporto išteklių, įskaitant uostus, tais atvejais, kai per reikiamą laikotarpį neįmanoma pasitelkti alternatyvių priemonių, pavyzdžiui, sudaryti sutarčių. **Valstybės narės turėtų užtikrinti galimybę pagal nacionalinės teisės aktus laikinai taikyti viešąjį dvejopo naudojimo infrastruktūros, turto ar įrangos kontrolę arba teisę jais naudotis**. Komisija primena, kad svarbu greitai priimti Pasiūlymą dėl karinio mobilumo reglamento, ir ragina valstybes nares užtikrinti, kad būtų visapusiškai ir greitai įgyvendintos būtinos priemonės.

2.3. Inovacijų diegimas ES uostuose

Inovacijos padeda didinti viso uostų sektoriaus efektyvumą ir konkurencingumą. Platesnis besiformuojančių technologijų, pavyzdžiui, dirbtinio intelekto, naudojimas ir novatoriškų sprendimų, skirtų šiandienos iššūkiams (tvarumo, energijos vartojimo efektyvumo, saugos ir saugumo srityse) atremti, paklausa atveria galimybių uostuose taikyti novatoriškesnius europietiškus sprendimus. Vis dėlto, nors ES atliekama reikšmingų mokslinių tyrimų ir

⁷ Šios priemonės, be kita ko, yra Tiesioginių užsienio investicijų (TUI) tikrinimo reglamentas, Užsienio subsidijų reglamentas, Direktyva dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo ir peržiūrėta Tinklų ir informacinių sistemų saugumo direktyva (TIS 2 direktyva), taip pat apimanti kibernetinio saugumo aspektus.

⁸ JOIN (2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 *final*.

skiriamas ilgalaikis finansavimas moksliniams tyrimams ir inovacijoms, Europoje sukurtų novatoriškų sprendimų nepradedama plačiau diegti rinkoje. Siekdama, kad pasibaigus bandomajam etapui sprendimai būtų diegiami, **Komisija šiam tikslui skirs daugiau dėmesio būsimose programos „Europos horizontas“ iniciatyvose, įskaitant pavyzdinę temą „Ateities uostai“, kuriai skirtas 21 mln. EUR dydžio finansavimas¹⁰**, ir būsimus kvietimus teikti pasiūlymus pagal programą „Europos horizontas“.

Siekdama remti šį tikslą Komisija **stiprins Sąjungos technologinį pirmavimą alternatyviųjų degalų naudojimo, elektrifikacijos, dizaino, įrangos modifikavimo, energijos vartojimo efektyvumo ir skaitmenizacijos srityse, taip pat įtrauks energijos konversijos sistemas, žiedžiškumą ir skaitmeninius sprendimus. Komisija sieks stiprinti viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimą pagal 2028–2034 m. bendrąją programą „Europos horizontas“ prioritetinėse srityse, taikant portfelio metodą.** Vandens transporto srityje tai bus grindžiama dabartinės bendrai programuojamos **visai netaršaus vandens transporto partnerystės** rezultatais, siekiant **stiprinti ir plėsti ES veiksmus** šioje srityje, kad būtų skatinama priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, skaitmenizacijos, automatizavimo ir žiedžiškumo sinergija ir masto poveikis platesnėje vandens transporto ekosistemoje.

Platforma „BlueInvest“¹¹, per kurią rengiami specialūs praktiniai seminarai ir teikiama techninė pagalba, gali padėti išbandyti naujas technologijas, patikrinti jų tinkamumą rinkai, teikti techninę pagalbą ir padėti rinkti lėšas bei didinti pripažinimą rinkoje, ypač kalbant apie mažus ir vidutinius uostus. Be to, nauja Europos inovacijos ir technologijos instituto Žinių ir inovacijų bendrija vandens, jūrų ir jūrininkystės sektorių bei ekosistemų klausimais įtrauks uostus į universitetus, mokslo tiriamąsias įstaigas ir įmones jungiantį inovacijų žinių trikampį.

Sektorių suinteresuotieji subjektai turėtų **remti ES finansuojamų mokslinių tyrimų praktinį taikymą ir sklaidą, dalytis geriausios praktikos pavyzdžiais ir kurti partnerystes bei naujus verslo modelius, kuriuos taikant būtų galima spręsti ne tik konkrečias ar vietos problemas.** Jie turėtų atsižvelgti į visos rinkos, įskaitant mažus ir vidutinius uostus, poreikius. Be to, valstybės narės skatinamos **supaprastinti planavimo ir leidimų išdavimo procedūras, kad uostuose būtų galima greitai diegti inovacijas.**

2.4. Veiksmingos ir skaitmeninės uostų operacijos ir logistikos grandinės

2024 m. pailgėjus vidutiniam laukimo laikui pagrindiniuose ES uostuose¹² paaiškėjo, kad jūrų sujungtumą vis labiau riboja ne tik prieiga prie jūros, bet ir terminalų našumas bei jungtys su žemyno giluma¹³. Dėl neefektyvių geležinkelių ir vidaus vandens transporto jungčių bei didesnių laivų ir ribotos erdvės kyla sunkumų vykdyti operacijas. Stiprinant šias jungtis galima sutrumpinti tranzito laiką ir sumažinti jo išlaidas, gerinti tiekimo grandines ir remti prekybą ES viduje ir su partneriais, be kita ko, Viduržemio jūros regiono uostuose.

Europos jūrų erdvė – viena esminių transeuropinio transporto tinklo sudedamųjų dalių. **Būsime Europos jūrų erdvės darbo plane numatyta, kad Europos jūrų erdvės**

¹⁰ 2026–2027 m. programos „Europos horizontas“ darbo programos tema „Ateities uostai“ skatinama pritaikyti sprendimus mažuose ir vidutiniuose uostuose. Įgyvendinant pavyzdinį Europos strateginį energetikos technologijų planą mažinama su degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių technologijomis susijusi rizika. Per programas „Horizontas 2020“ ir „Europos horizontas“ iš viso skirta 218 mln. EUR inovacijoms uostuose remti.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en?prefLang=lt.

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

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight, Q1 2025, 28/02/2025.

koordinatorius teiks pirmenybę darnios ir žaliosios trumpųjų nuotolių laivybos mazgams ir jungtims, skatins uostų bendradarbiavimą, daugiausia dėmesio skiriant mažesniems uostams, jūrų infrastruktūros modernizavimui ir integravimui į geležinkelių ir vidaus vandens transporto sistemas. Siekdama dar labiau remti perėjimą prie kitų transporto rūšių, Komisija sugriežtins galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais taisyklės¹⁴ ir pasiūlys 2028–2034 m. vidaus vandenų transporto veiksmų planą, kuriame taip pat bus skiriama daug dėmesio vidaus vandenų uostams.

Siekiant šio tikslo turi prisidėti valstybės narės ir pramonės sektoriaus suinteresuotieji subjektai – jie turėtų teikti didesnę prioritetą susisiekimui su žemyno giluma geležinkelių ir vidaus vandens transportu¹⁵. Vienas esminių konkurencingumo veiksnių – gebėjimas prisitaikyti prie šių laikų problemų ir greitai jas spręsti, todėl uostų koncesijos ir žemės nuomos sutartys turėtų suteikti pakankamai lankstumo. Valstybės narės raginamos supaprastinti žemėtvarkos ir leidimų išdavimo procedūras, kad būtų galima greitai kurti papildomas teritorijas uostų veiklai vykdyti, kartu apsaugant aplinką ir žmonių sveikatą, laikantis siūlomo Reglamento dėl poveikio aplinkai vertinimų paspartinimo¹⁶ nuostatų.

Naudojantis skaitmeninėmis prietaikomis galima optimizuoti įplaukimus į uostą, sutrumpinti parengimo reisui laiką, sutrumpinti laukimo laiką ir optimizuoti išteklių naudojimą, drauge mažinant išmetamą teršalų kiekį ir didinant saugą ir saugumą. Įgyvendinant ES skaitmeninės srities iniciatyvas¹⁷ verslui bus sudaromos palankesnės sąlygos teikti ataskaitas valdžios sektoriui ir įgyvendinti muitinės procedūras. Be to, įgyvendinant Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) skaitmeninės ekonomikos sektoriaus dalį remiamas 5G technologijų diegimas uostuose.

Verslo verslui teikiami duomenys – fragmentuoti, be to, jie dažnai neatsiejami nuo nuosavybinės programinės įrangos. Geriau integruojant sistemas galima didinti tiekimo grandinės matomumą nesukuriant prievolės naudotis centralizuotomis platformomis, taip pat apsaugomos jau skirtos investicijos IT srityje. Komisija parengs ES gaires dėl veiksmingo dalijimosi duomenimis transporto grandinėje, taip pat nustatys veiksmus, kuriuos turi atlikti valstybės narės¹⁸.

2.5. Veikianti vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

Veikianti vidaus rinka yra vienas ES uostų konkurencinių pranašumų. Be to, ji padeda užtikrinti ES strateginį savarankiškumą ir apsaugo užimtumą uostų sektoriuje. 2013 m. ES uostų politikos¹⁹ kertiniai aspektai – prekyba ir vidaus rinka. Nors padaryta akivaizdžios pažangos, dėl nenuoseklaus bendrosios rinkos taisyklių įgyvendinimo skirtingose valstybėse narėse, besikuriančių uostų rinkos struktūrų ir lėtų leidimų išdavimo procesų ES konkurenciniams pranašumams kyla pavojus.

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

¹⁵ Laikantis Reglamento (ES) 2024/1679, Reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo 29 straipsnio nuostatų ir remiantis Uosto paslaugų reglamento nuostatomis dėl konsultacijų.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Tokias iniciatyvas kaip Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka (EMSWe), elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI) ir būsima Sąjungos muitinės kodekso peržiūra.

¹⁸ Per Europos skaitmeninės infrastruktūros konsorciumą, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/lt/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

ES valstybės pagalbos taisyklėmis apibrėžiamas uostams skiriamas valstybių narių finansavimas ir užtikrinamas teisinis aiškumas, skaidrumas ir nuspėjamumas. Sprendimu dėl visuotinės ekonominės svarbos paslaugų peržiūrėtomis uostų ir susisiekimo jūrų transportu taisyklėmis valstybėms narėms leidžiama veiksmingiau remti mažesnius uostus salose, pakrantės ir atokiausiuose regionuose²⁰. Be to, uostai turi spręsti naujai kylančias problemas (saugumo, kibernetinio saugumo, skaitmenizacijos, karinio mobilumo ir uosto darbuotojų perkvalifikavimo, kad jie galėtų dirbti su naujomis technologijomis, srityse), o šiuo tikslu skiriamas investicijų finansavimas neturėtų iškreipti konkurencijos. Šiuo metu Komisija **atlieka Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 (Bendrojo bendrosios išimties reglamento (BBIR))** peržiūrą. Šiomis aplinkybėmis, kai tinkama, taip pat atsižvelgdama į viešų konsultacijų rezultatus, Komisija įvertins, **ar reikia keisti ribines vertes, ir pateiks papildomų gairių** su BBIR taisyklių pavyzdžiais ir aiškinamaisiais patikslinimais, be kita ko, dėl investicijų į uostų infrastruktūrą. Būsimomis Sausumos ir daugiarūšio transporto gairėmis ir naujuoju Transporto bendrosios išimties reglamentu bus sudarytos palankesnės sąlygos skirti viešąją paramą daugiarūšio transporto infrastruktūros objektams, esantiems jūrų uostuose ir turintiems geležinkelių ar vidaus vandens transporto jungtis, taip gerinant susisiekimą su žemyno giluma.

Su uostų terminalų operatoriais sudaromos **koncesijos ir žemės nuomos sutartys** yra labai svarbūs veiksniai siekiant pritraukti kapitalo ir didinti Europos uostų konkurencingumą. Šiomis sutartimis kuriama ilgalaikių investicijų sistema, kurią įgyvendinant uostai gali klestėti ir tenkinti neatidėliotinus visuomenės poreikius. Valstybės narės ir uosto valdymo įstaigos turėtų siekti sukurti **investicijų gražos privatesiems veiklos vykdytojams ir tinkamų sutartinių įsipareigojimų** (dėl trukmės, skaidraus ir sąžiningo sutarties pratęsimo, lankstumo sąlygų) **pusiausvyrą**, kad būtų galima užtikrinti atsparumą, saugumą, saugą ir mažinti išmetamą teršalų kiekį. Komisija užtikrins, kad ES uostuose būtų laikomasi vidaus rinkos taisyklių.

Dėl didėjančios vertikaliosios didelių logistikos ir laivybos operatorių integracijos keičiasi įprastas uostų kraštovaizdis. Dėl vertikaliosios integracijos galima geriau nuspėti eismo pokyčius, todėl lengviau rengti ilgalaikius investicijų planus, siekti efektyvumo ir diegti inovacijas logistikos grandinėse, mažinti sandorio išlaidas ir didinti naudotojams teikiamų paslaugų kokybę. Tuo pačiu metu, laikantis taikytinų ES antimonopolinių ir susijungimo taisyklių, reikėtų toliau užtikrinti veiksmingą operatorių konkurenciją. Komisija **peržiūrės ES susijungimo gaires**, siekdama pateikti aiškias ir atnaujintas gaires dėl ES susijungimo taisyklių taikymo tiek horizontaliojo, tiek nehorizontaliojo susijungimų poveikio klausimais.

Pavyzdiniai veiksmai

- *Naudotis pagrindiniais ES finansavimo ir investicijų į trečiųjų valstybių uostus principais (1 priedas).*
- *Sukurti valstybėms narėms skirtas gaires, kuriose, laikantis ES tarptautinių įsipareigojimų, būtų nustatyti užsienio investicijų į uostus vertinimo kriterijai.*
- *Remti Europos uostų skaitmeninę ir žaliąją transformaciją, kuriant inovacijas, skatinant novatoriškos uosto įrangos ir technologijų plėtrą, pritaikymą ir diegimą.*

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

3. ENERGETIKOS PERTVARKOS SPARTINIMAS, TVARUMO DIDINIMAS IR ŠVARIOS PRAMONĖS SEKTORIŲ PLĖTRA

3.1. Uostai sudaro sąlygas vykdyti energetikos pertvarką

Kadangi apie 40 proc. uostuose tvarkomų prekių yra susijusios su energetika, jie tampa strategiškai svarbiais energetikos ir pramonės centrais.

Uostų elektrifikavimas – vienas esminių priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo veiksmų

62 proc. tyrime dalyvavusių Europos jūrų uostų tiekia elektros energiją nuo kranto vienoje ar daugiau švartavimosi vietų²¹, bet pažanga – netolygi²², o pajėgumai tebėra riboti, nors tikimasi, kad paklausa didės²³. Komisija per EMSA ir Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centrą toliau stebės, kaip diegiama elektros tiekimo nuo kranto sistema. Būsimame **elektrifikavimo veiksmų plane** Komisija **nustatys naujas priemones uostų elektrifikavimui remti**. Be to, Komisija **skatins skaidriai apskaičiuoti elektros tiekimo nuo kranto kainas** ir geriau prognozuoti paklausą.

Uostuose didėjant elektros paklausai, bus labai svarbu užtikrinti pakankamus tinklo pajėgumus. **Valstybės narės turėtų remti belaides technologijas ir išmaniojo elektros tinklo sprendimus, skaitmenizuotas procedūras ir geresnį jau turimų tinklo objektų naudojimą.** Be to, reikėtų skatinti paklausos valdymo sprendimus, ypač kalbant apie mažus ir vidutinius uostus. Peržiūrėtu pasiūlymu dėl transeuropinio energetikos tinklo (TEN-E)²⁴ ir transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentu remiama uostų infrastruktūros plėtra ir jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos integravimas. **Valstybės narės turėtų stiprinti TEN-T, TEN-E ir kitų elektros tinklų planų rengimo sinergiją**, ypač kalbant apie jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energijos koridorius. Šiomis aplinkybėmis į būsimus jūrinio tinklo plėtos planus reikėtų įtraukti infrastruktūros krante poreikius, į juos taip pat reikėtų atsižvelgti nacionaliniuose tinklų plėtos planuose perdavimo ir skirstymo lygmenimis.

Prijungimo prie tinklo leidimų išdavimas ir tokio prijungimo spartinimas

Jūros vėjo energijos įrenginiams ir plūdriajai įrangai reikia didesnių ir sustiprintų surinkimui, saugojimui ir diegimui skirtų uosto objektų, daugiau fizinės erdvės ir geresnio prijungimo prie tinklo. Įgyvendinant **Europos energetikos tinklų dokumentų rinkinį**²⁵ ir **Veiksmingo ir savalaikio prijungimo prie tinklo gairės**²⁶ bus galima spartinti prijungimą prie tinklo perspektyviems projektams, be kita ko, visų dydžių uostuose. Įgyvendinant Viduržemio jūros regiono šalių bendradarbiavimo energetikos ir švarių technologijų srityse iniciatyvą bus remiamas tvarus Viduržemio jūros regiono šalių uostų energijos tinklų sujungtumas. Įgyvendinant naują ES skirstomųjų tinklų planų rengimo platformą ir palaikant dialogą su perdavimo sistemos operatoriais (PSO), skirstomųjų tinklų operatoriais (SSO) ir nacionalinėmis reguliavimo institucijomis bus nagrinėjama geriausia tinklo kūrimo sekos

²¹ Europos jūrų uostų organizacija (ESPO), *Environmental Report 2025 - EcoPorts inSights 2025 („2025 m. aplinkos ataskaita. 2025 m. įžvalgos ekologiškų uostų klausimais“)*.

²² Dažniausiai įdiegtas žemos įtampos elektros energijos tiekimas nuo kranto, o aukštos įtampos elektros energijos tiekimas nuo kranto didesniems laivams tebevykdomas retai.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ Europos energetikos tinklų dokumentų rinkinys, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Komisijos pranešimas „Veiksmingo ir savalaikio prijungimo prie tinklo gairės“ (C/2025/6703).

nustatymo praktika, šiuo klausimu, be kita ko, suburiant specialias darbo grupes tinklo planavimo klausimais, kurių veikloje dalyvautų tinklo naudotojų, įskaitant uostus, atstovai. Vertindamos kiekvieną konkretų atvejį, **valstybės narės taip pat turėtų daryti prielaidą²⁷, kad elektros energijos perdavimo ir skirstymo infrastruktūra, įskaitant elektros tiekimą nuo kranto uostuose, yra viršesnio viešojo intereso klausimas, taip supaprastindamos tinklų diegimą uostų teritorijose.**

Uostai – įvairaus kuro gamybos ir tiekimo centrai

ES reglamentavimo sistemoje²⁸ ir Investicijų į darnųjį transportą plane pažymima, kad uostai atlieka svarbų vaidmenį siekiant, kad būtų naudojami švarūs degalai. Nors įvairaus kuro naudojimu grindžiamu požiūriu užtikrinamas lankstumas ir atsparumas, dėl neaiškos kuro paklausos vėluojama skirti investicijų, todėl svarbu suderinti šias dvi rinkos jėgas. Įgyvendinant iniciatyvą „FuelEU Maritime“ ir ES jūrų pramonės strategijoje propaguojamas priemonės atsižvelgiama į paklausos aspektą, o kalbant apie pasiūlą, **Komisija, rengdama būsimą energetikos sąjungos dokumentų rinkinį, apsvarstys, kaip skatinti galimybę uostus aprūpinti tvariais degalais.** Atliekant būsimą Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento²⁹ peržiūrą **bus apsvarstytos priemonės, skirtos skatinti diegti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą laivybos srityje.** Be to, bunkeravimo naudojant degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių ar mažo anglies dioksido pėdsako bunkeravimo taisyklės visoje ES reiktų suderinti su ES Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva, kad būtų išvengta neatitikimų ir kad nebūtų iškraipoma konkurencija ES vidaus rinkoje. Kartu sukūrus veiksmingą Sąjungos duomenų bazę tarptautinės laivybos bendrovės galės atsekti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalus, todėl bus galima sukurti patikimą ES masto sertifikavimo ir atsekamumo sistemą, kurią taikant galima veiksmingai sumažinti pažeidimų ir sukčiavimo riziką.

Viduržemio jūros regiono paktu bus padedama jūrų transportui naudoti mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalus, kartu išsaugant ES uostų konkurencingumą. Didelius ir specialius išteklius priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui finansuoti galima sutelkti iš ES ATLPS pajamų, kurias ES valstybės narės gauna aukcionuose į sistemos taikymo sritį įtraukus jūrų transportą. Kadangi teisiškai reikalaujama, kad valstybės narės ES ATLPS pajamas naudotų investicijoms į klimato priemones, Komisija **primygtinai ragina valstybes nares dalį ATLPS pajamų skirti investicijoms į laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą visame Europos jūrų sektoriaus klasteryje³⁰.** Siekdama kuo labiau padidinti poveikį ir pasiekti sinergiją ES lygmeniu, be kita ko, tarp laivų savininkų, laivų statyklų, technologijų ir kuro tiekėjų bei uostų suinteresuotųjų subjektų, Komisija **koordinuos valstybių narių pastangas ir sudarys palankesnes sąlygas keistis geriausios praktikos pavyzdžiais,** be kita ko, galbūt parengdama gaires.

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Įskaitant Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentą, Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, jūrų transporto įtraukimą į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS), taip pat TEN-T ir TEN-E reglamentus.

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

³⁰ Pavyzdžiui, investicijoms į tvaraus kuro gamybą ir naudojimą, laivų energijos vartojimo efektyvumo didinimą, laivyno atnaujinimą, novatoriškas švarias jūrų technologijas ir tvarią infrastruktūrą bei elektros tiekimą nuo kranto uostuose.

Siekdamas padėti planuoti investicijas, **Atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų aljansas** iki 2026 m. pabaigos įvertins infrastruktūros pajėgumus ir būsimus atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų tiekimo uostuose ir į uostus poreikius. Be to, Atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų aljansas skatins laivų savininkų, tvarių degalų gamybos pramonės atstovų ir finansų įstaigų diskusijas, kuriomis būtų siekiama vandens transporto sektoriuje didinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų gamybą ir paklausą. Uostai gali būti gyvybiškai svarbūs vandenilio slėniams³¹, kuriuose įrengti tarpvalstybiniai vandenilio importo terminalai, įtraukti į TEN-E. Komisija per Švariojo vandenilio bendrąją įmonę **2026 m. pradžioje užsakys tyrimą ir jo rezultatais bus grindžiama Komisijos veikla Pasaulinėje uostų vandenilio koalicijoje**, kurią subūrė Ministrų forumas švarios energijos klausimams.

Pramonės klasteriai ir dalijimasis energija uosto teritorijose

Uostai – svarbūs veiksniai, sudarantys sąlygas kurti švarios energijos technologijomis grindžiamą Europos pramonę. Kita vertus, dėl fragmentiško planavimo, riboto uostų ir pramonės klasterių veiksmų koordinavimo, taip pat netikrumo dėl būsimos energetikos infrastruktūros paklausos gali sulėtėti investicijos ir sumažėti sistemos efektyvumas. **Komisija ragina valstybes nares remti struktūrinį uostų ir vietos pramonės klasterių bendradarbiavimą**, skatinant atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, dalijimąsi energija, atliekinės šilumos pakartotinį naudojimą, saugojimo sprendimus ir į uostus orientuotų energetikos bendrijų kūrimą bei integraciją su vietos šilumos ir vėsumos tiekimo tinklais. Komisija **rems partnerystes su uostais, vietos valdžios institucijomis ir pramonės klasteriais**. Pagal programos LIFE Perėjimo prie švarios energijos paprogramę bus finansuojami vietos lygmens bendradarbiavimo energetikos srityje projektai, o uostai galės teikti paraiškas dalyvauti kvietimuose teikti pasiūlymus, kuriuos planuojama surengti 2026 m. pavasarį ir 2027 m.

Komisija **ragina uostus, energetikos įmones, tinklų operatorius ir vietos valdžios institucijas glaudžiau bendradarbiauti** ir yra pasirengusi teikti neoficialias gaires dėl kovos su monopolija³², atsižvelgdama į Komisijos gaires dėl horizontaliųjų bendradarbiavimo susitarimų³³. Komisija **surengs uostams skirtų tikslinių praktinių seminarų** praktinio pagrindinių ES energetikos teisės aktų taikymo, atsinaujinančiųjų energijos išteklių integravimo, energijos vartojimo efektyvumo, žaliajo vandenilio ir alternatyviųjų degalų³⁴ klausimais, taip pat jūrinių ir nulinio ŠESD balanso technologijų diegimo, įskaitant CO₂ valdymą ir saugojimą, klausimais.

³¹ Nuo 2019 m. 21-am projektui suteikta paramos už 253 mln. EUR. [Švaraus vandenilio partnerystė, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas \(„Vandenilio, uostų ir pramoninių pakrančių teritorijų tyrimas“\)](#).

³² Tai padaryta 2025 m. liepos 9 d. rekomendaciniu raštu byloje AT.40976 – APM Terminals (COM/2025/4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Įskaitant biodegalus ir nebiologinės kilmės degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių (RFNBO).

3.2. *Aplinkos tvarumo stiprinimas ir leidimų išdavimo procedūrų paprastinimas*

Uostai – tai ir gyvybiškai svarbus ekonominis turtas, ir aplinkos požiūriu jautrios teritorijos³⁵, todėl konkurencingumą reikia derinti su aplinkos apsauga ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu. ES teisine sistema³⁶ siekiama užtikrinti tokią pusiausvyrą, be kita ko, numatant tam tikrą lankstumą viršesnio viešojo intereso atvejais. Dar kitomis ES politikos priemonėmis remiamas taršos mažinimas, ekosistemos atkūrimas, gamtos procesais pagrįsti sprendimai ir tvari mėlynoji ekonomika. Europos vandenynų pakte³⁷ ir Europos hidrologinio atsparumo strategijoje, taip pat Jūrų strategijos pagrindų direktyvoje ir ES Taksonomijos reglamento sistemoje³⁸ pripažįstama, kad uostai atlieka tam tikrą vaidmenį apsaugant jūrų ekosistemas. Kaip ir kituose sektoriuose, siekdama toliau skatinti ES konkurencingumą, Komisija **imsis įvairių veiksmų, kad sumažintų reglamentavimo našta**, kartu užtikrindama aplinkos apsaugą. Komisija **peržiūrės Deleguotąjį aktą dėl ES taksonomijos pagal klimato srities tikslus, kad techninės analizės kriterijai būtų tinkamesni naudoti ir kad būtų galima juos supaprastinti bei atnaujinti, siekiant atsižvelgti į politikos, teisėkūros ir technologinius pokyčius.**

Siūlomu **Reglamentu dėl poveikio vertinimų aplinkai paspartinimo**³⁹ bus spartinami vertinimai pasitelkiant skaitmenizaciją, trumpinant terminus, atliekant jungtinius vertinimus ir sukuriant bendrus kontaktinius punktus. **Igyvendinant ES strategiškai svarbius uostų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo projektus gali būti naudinga supaprastinta rašytinė procedūra, taip pat procedūrinis ir teisminis prioritetizavimas.**

Pagal iniciatyvos „RESourceEU“ veiksmų planą uostams padedama tapti strateginiais žiedinės veiklos, kuri vykdoma naudojant švarią energiją, pavyzdžiui, didelio masto metalo laužo ar kompozicinių medžiagų perdirbimo, pažangiųjų medžiagų apdorojimo ir perdirbimo veiklos, centrais⁴⁰. Pereinant prie švarių degalų kinta pavojingųjų atliekų srautai ir reikia tinkamų priėmimo įrenginių. Peržiūrėta Vandens pagrindų direktyva⁴¹ valstybėms narėms suteikiama lankstumo patvirtinti trumpalaikio poveikio projektus ar veiklą, dėl kurių blogėja vandens telkinių cheminė sudėtis, tačiau nepadidėja bendras taršos lygis⁴². Komisija papildomas gaires dėl leidimų išdavimo pagal Vandens pagrindų direktyvą pateiks 2026 m. **Kai tinkama, valstybės narės turėtų pasinaudoti su uostų plėtra susijusiomis Vandens pagrindų direktyvos nuostatomis ir užtikrinti, kad būtų laiku įgyvendinamos naujos aplinkos apsaugos taisyklės dėl jūrų taršos, kuri kyla dėl uostuose vykdomos laivybos veiklos.**

Valstybės narės raginamos įgyvendinant nacionalinius energetikos ir klimato srities veiksmų planus bei nacionalines oro taršos valdymo programas mažinti išmetamą ŠESD kiekį ir oro teršalus uostuose. Dėl uostuose vykdomos veiklos sudėtingumo nelengva

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

³⁶ Ji pagrįsta Buveinių ir Paukščių direktyvomis, Aplinkos oro kokybės direktyva ir Gamtos atkūrimo reglamentu, be to, ją papildo Jūrinių teritorijų planavimo direktyva ir Jūrų strategijos pagrindų direktyva.

³⁷ Europos vandenynų paktas, COM/2025/281 *final*.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (visų pirma veiksmas Nr. 6.16.).

³⁹ COM(2025) 0391 *final*.

⁴⁰ Iniciatyvos „RESourceEU“ veiksmų planas, COM(2025) 945 *final*.

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

⁴² Pavyzdžiui, perkeliant jau užterštą vandenį ar nuosėdas.

nustatyti ir įvertinti ŠESD ir kitų oro teršalų šaltinius⁴³. Įgyvendinant ES finansuojamus projektus paaiškėjo, kad reikia užtikrinti sutartą požiūrį ir bendrą metodiką bei taikymą. Komisija sieks, kad uostuose būtų nuosekliau matuojamas išmetamas teršalų kiekis ir kad apie jį būtų nuosekliau pranešama, o siekiant šio tikslo bus vykdomi tolesni moksliniai tyrimai ir diegiamos inovacijos.

Pavyzdiniai veiksmai

- *Paspartinti leidimų išdavimo procedūras ir numatyti spartesnes strateginių su uostais susijusių energetikos, perdirbimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo projektų vertinimo procedūras pasitelkiant Europos energetikos tinklų dokumentų rinkinį ir bendrąjį aplinkos apsaugos dokumentų rinkinį.*
- *Paspartinti uostų elektrifikavimą, laiku ir nediskriminacinėmis sąlygomis suteikti prieigą prie tinklų.*
- *Skatinti bendradarbiavimo energetikos srityje partnerystes uostų ir aplinkinėse teritorijose, siekiant tvaraus energijos, įskaitant vandenilį, naudojimo.*

4. UOSTŲ APSAUGA IR SAUGUMAS

4.1. Vidaus saugumas

Dėl besikeičiančių geopolitinių aplinkybių Europoje paaštrėjo terorizmo, diversijų, organizuoto nusikalstamumo ir korupcijos problemos bei išaugo kibernetinės ir hibridinės grėsmės, taip pat dažniau naudojami oro ir vandens dronai. Rusijai pradėjus dažniau vykdyti diversijos ir hibridinius veiksmus, kuriais neperžengiama ginkluoto užpuolimo riba, galima įžvelgti vis daugiau požymių, pagal kuriuos tokie veiksmai prilygsta valstybės remiamam terorizmui. Rusijos hibridinio karo veiksmai ir toliau daugiausiai fiksuojami Baltijos jūros regione ir jame esančiuose uostuose. Reikėtų sistemingai pasitelkti ES ir nacionalines kovos su terorizmu ir hibridiniu karu teisinės sistemas ir prireikus jas peržiūrėti⁴⁴. Siekiant toliau stiprinti kovą su ribojamųjų priemonių apėjimu ir remti veiksmingą ES atsaką, reikia, kad atitinkamos valdžios institucijos glaudžiau bendradarbiautų.

Komisija **atnaujins dabartines gaires dėl jūrų saugumo teisės aktų, kad jose būtų tinkamai atsižvelgiama į visas atitinkamas grėsmes**, įskaitant kibernetines ir hibridines grėsmes, neteisėtą prekybą nekariniais dronais ir jų piktavališką naudojimą, o siekti šio tikslo jai padės tokios agentūros kaip Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) ir Europos Sąjungos kibernetinio saugumo agentūra (ENISA). **Kad būtų galima pasauliniu lygmeniu apsaugoti uostus nuo tokių grėsmių, Komisija bendradarbiaus su ES valstybėmis narėmis, siekdama, kad Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) parengtų atnaujintas tarptautines gaires.** Siekiant kovoti su teroristų ir organizuoto nusikalstamumo keliama rizika, susijusia su prekyba žmonėmis per keleivių terminalus ir pasitelkiant komercinį jūrų transportą, reikia geriau rinkti ir analizuoti duomenis. Reikia geriau mokytis ir apsaugoti uosto darbuotojus kaip partnerius, padedančius kovoti su organizuotu nusikalstamumu, priemonėmis, kibernetinėmis ir hibridinėmis grėsmėmis.

⁴³ Nepakankami oro kokybės duomenys: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Komunikatas dėl ES rytinių regionų, besiribojančių su Rusija, Baltarusija ir Ukraina, COM(2026) 82 *final*.

Europos vidaus saugumo strategijoje⁴⁵ pabrėžiama, kad uostai tapo pagrindiniais išorės grėsmių taikiniais, ir numatoma įgyvendinti jūrų saugumo priemonės, skirtas kovoti su dronais ir prieš jūrinius kabelius nukreiptais diversijos veiksmams bei didinti uostų ir tiekimo grandinių saugumą, be kita ko, kaimyninėse šalyse. **ES jūrų saugumo strategijoje** atsižvelgiama į atsparumo ir uostų, kaip ypatingos svarbos jūrų infrastruktūros objektų, apsaugą. Siekdamas kovoti su nusikaltėlių įsiskverbimu, 2026 m. Komisija **parengs ES kovos su korupcija strategiją**, pagrįstą Direktyva dėl kovos su korupcija.

Europos uostų aljansas kovoja su prekyba narkotikais ir organizuotu nusikalstamumu, šiuo tikslu suburdamas teisėsaugos institucijas, muitines, uosto valdymo įstaigas ir pramonės atstovus. Jis didina uostų atsparumą vykdydamas bendradarbiavimą, dalydamasis geriausios praktikos pavydžiais ir nustatydamas veiklos trūkumus. Remdamasi šio darbo rezultatais **Komisija pateiks pasiūlymą dėl naujos ES uosto darbuotojų asmens patikrinimų sistemos. Be to, bus dedama daugiau pastangų užtikrinti saugumą vidaus vandenų uostuose, įskaitant uostus, kuriems netaikomos Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos (ISPS) kodekso nuostatos, bendradarbiaujant su upių komisijomis. Komisija paskelbs geriausios praktikos pavyzdžių, kad būtų galima užkirsti kelią prekybai narkotikais ir išnagrinėti galimybes plačiau bendradarbiauti su šalimis kandidatėmis.**

Kelio neteisėtam krovinių papildymui ir nusikaltėlių įsiskverbimui užkirtimas bei šių nusikaltimų aptikimas turi vykti jau ES nepriklausančių valstybių uostuose, iš kurių išplaukia kroviny. Siekiant šio tikslo būtina, kad **Komisija ir EIVT drauge sukurtų regionines sistemas, kurias įgyvendinant būtų galima bendradarbiauti su trečiosiomis valstybėmis didinant uostų saugumą, o šis bendradarbiavimas būtų grindžiamas bendros atsakomybės principais, be to, kai įmanoma, jis būtų remiamas įgyvendinant strategiją „Global Gateway“ ar pasitelkiant kitas bendradarbiavimo priemones. Atsižvelgiant į tai, bus atliekami tiksliniai didelės rizikos trečiųjų valstybių uostų vertinimai, siekiant nustatyti ir pašalinti saugumo spragas, gerinti keitimąsi informacija ir numatyti galimus atsakomuosius veiksmus, taikytinus tuo atveju, jei ir toliau bus nepašalinti dideli trūkumai.** Įgyvendinant šią sistemą galima padėti kurti patikimą partnerystę su trečiosiomis valstybėmis siekiant kovoti su uostuose kylančiomis grėsmėmis saugumui.

Visuose ES uostuose geriau suderinus muitinį tikrinimą ir visame pasaulyje taikant **geresnius saugumo protokolus** galima apsaugoti ES šalis ir ypatingos svarbos infrastruktūrą, taikant tokias priemones kaip pranešimai „Nekrauti“ (angl. *Do Not Load*). Komisija sieks, kad muitinės ir jūrų logistikos įmonės keistųsi viešojo ir privačiojo sektorių informacija apie prekybą narkotikais ir neteisėtą prekybą. Be to, Komisija yra pasirengusi įvertinti, koku mastu antimonopolinės priemonės gali padėti taikyti Europos uostų aljanso parengtas gaires ar geriausią praktiką. Pagal pasiūlymą dėl ES muitinės reformos naujoji ES muitinė ir ES muitinės duomenų platforma sudarys sąlygas muitinėms atlikti ES lygmens rizikos analizę ir spręsti klausimus, susijusius su tarptautinėmis tiekimo grandinėmis, įskaitant e. prekybą, o šiuo tikslu muitinės ir kitos teisėsaugos institucijos vykdys veiksmingą kontrolę ir atitikties patikras.

⁴⁵ COM/2025/148 final.

Be to, Komisija padeda valstybėms narėms uostuose įgyvendinti griežtas sanitarijos ir fitosanitarijos (SFS) priemonės. Komisija yra įsipareigojusi plėsti šiuos mechanizmus ir ragina valstybės narys stiprinti ir tobulinti importuojamų prekių kontrolės priemonės. Valstybės narės **turėtų teikti pirmenybę jūrų saugumo teisės aktų įgyvendinimui, taikyti geriausią kovos su organizuotu nusikalstamumu (įskaitant prekybą narkotikais) ir korupcija praktiką, kurios pavyzdžiais dalijamasi įgyvendinant Europos uostų aljanso viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, ir spręsti visus uostų saugumo klausimus, kartu užtikrinamos pakankamą apsaugos darbuotojų skaičių ir pagrindines investicijas.**

4.2. Uostų ir logistikos tinklų atsparumo ir parengties didinimas

Dėl klimato kaitos keliamų pavojų, pavyzdžiui, jūros lygio kilimo, pakrančių audrų ir sausrų, taip pat aplinkos būklės blogėjimo, didėja potvynių ir sūraus vandens intruzijos rizika, o tai daro poveikį tinkamumui laivybai, uosto infrastruktūros būklei ir uostų bei dokų operacijų patikimumui, veiksmingumui ir saugumui. Siekdama padėti valstybėms narėms kurti parengties ir atsparumo planus, **2026 m. Komisija pasiūlys Europos integruotą atsparumo klimato kaitai sistemą.**

Valstybės narės įpareigos priimti ir įgyvendinti nacionalines prisitaikymo strategijas ir planus⁴⁶. Kadangi **uostai** yra pažeidžiami ir strategiškai svarbūs, reikėtų, kad jie **parengtų savo atsparumo klimato kaitai planus**. Įgyvendinant šiuos planus taip pat turėtų būti lengviau kovoti su aplinkos būklės blogėjimu. Statant naujus arba rekonstruojant esamus uostus, taip pat infrastruktūros ir eksploatavimo požiūriu plėtojant logistikos tinklų sąsajas, reikėtų taikyti infrastruktūros atsparumo klimato kaitai didinimo gaires ir integruotojo atsparumo klimato kaitai principus. Europos jūrų erdvėje bus sudarytos palankesnės sąlygos **keisti geriausios atsparumo klimato kaitai didinimo uostuose praktikos pavyzdžiais.**

Avarijos ir piktavališki įvykiai kelia didelę grėsmę ES infrastruktūrai. Transporto tinklas stiprus tik tiek, kiek stipri jo silpniausia jungtis, todėl pakankami atsarginiai pajėgumai ir alternatyvios jungtys TEN-T tinkle yra labai svarbūs veiksniai siekiant apsaugoti tiekimo grandines, užkirsti kelią sisteminiams ekonominiams sukrėtimams ir užtikrinti karinį mobilumą bei gynybos parengtį. Kad būtų galima apsaugoti uostus nuo gamtinių ir žmogaus sukeltų pavojų, valstybės narės, **įgyvendindamos Direktyvą dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo⁴⁷, turėtų įtraukti uostus.** Priėmus būsimas gaires dėl ypatingos svarbos subjektų, bus sudarytos palankesnės sąlygos juos apsaugoti ir užtikrinti darbuotojų saugą. Laikydamosi ES pasirengimo krizėms strategijos, valdžios institucijos turėtų skatinti, kad netoli uosto teritorijų gyvenančios bendruomenės būtų labai gerai informuotos apie rizikos lygį, kad įvykus incidentui gyventojai galėtų veiksmingai reaguoti ir imtis veiksmų.

Europos jūrų erdvės koordinatorius kartu su kitais Europos transporto koridoriaus koordinatoriais sudarys palankesnes sąlygas rengti jūrų susisiekimo ir susisiekimo su žemyno giluma atsparumo planus. Be to, valstybės narės turėtų teikti pirmenybę ES geležinkelių sistemoje esančių uostų sąveikumui, taip pat tam, kad iki 2030 m. vidaus vandenų kelių srityje būtų užtikrinta gera laivybės būklė. Taip bus sprendžiamos vidaus

⁴⁶ Reglamento (ES) 2021/1119 5 straipsnio 4 dalis, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

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

vandenų kelių atsparumo, geležinkelių pajėgumų apribojimų, terminalų ir pasienio strigčių ir prasto infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo problemos.

Pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos Baltijos jūros, Juodosios jūros ir Viduržemio jūros regionuose vis dažniau fiksuojama pasaulinės palydovinės navigacijos paslaugų (GNSS) trukdymo ir klastojimo atvejų, dėl kurių gali kilti avarių jūroje ar uostuose. Pastaruoju metu pradėjus įgyvendinti GALILEO atvirosios paslaugos navigacijos pranešimų autentiškumo tikrinimą ir teikti radijo dažnių trukdžių stebėsenos paslaugą, numatytą siūlomame Europos konkurencingumo fonde, kovoti su šia didėjančia grėsme tapo lengviau⁴⁸.

Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad ypatingos svarbos prekės būtų tvarkomos ir saugomos laikantis karinio mobilumo reikalavimų, ES atsargų kaupimo strategijos⁴⁹ ir Europos gynybos pramonės programa nustatyto tiekimo saugumo režimo. Uostai, o ypač – mažesni uostai, yra svarbūs užtikrinant ES parengtį ir turėtų atlikti svarbų vaidmenį valstybėms narėms **optimizuojant pajėgumų inventorizavimą, keitimąsi informacija ir veiksmų koordinavimą, siekiant paspartinti atsargų kaupimą ir jas apsaugoti bei kuo labiau sumažinti trikdžius.** Dronų saugumo ir apsaugos nuo dronų užtikrinimo veiksmų plane⁵⁰ pateikiamas priemonių rinkinys, apimantis ypatingos svarbos infrastruktūros testavimą nepalankiausiomis sąlygomis, didesnę informuotumą apie padėtį jūroje ir koordinuotus veiksmus siekiant užtikrinti parengtį kovos su dronais srityje.

Valstybės narės turėtų saugoti ir stiprinti pažeidžiamą infrastruktūrą, antstatus ir įrangą bei šalinti strigtis, taip pat dėti daugiau pastangų stiprinti savo ypatingos svarbos infrastruktūrą. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų pakankamai atsarginių pajėgumų ir pajėgumų trumpalaikiams ir vidutinės trukmės trikdžiams jų logistikos grandinėje ir trikdžiams, kylantiems tiekiant ypatingos svarbos prekes, pašalinti, visų pirma užtikrinant, kad pažeidžiamiausi karinio mobilumo mazgai galėtų pasiekti tinkamą veiklos lygį.

4.3. Skaitmeninis savarankiškumas ekonominiam saugumui užtikrinti

Uostų skaitmeninės sistemos, eismo valdymas ir logistikos platformos tampa strateginės svarbos infrastruktūra. Tie, kurie kontroliuoja duomenis, taip pat kontroliuoja srautus. Keičiantis duomenimis gali būti atskleista uosto naudotojų konfidenciali verslo informacija, o tokio keitimosi tikslais dažnai būtina naudotis užsienio aparatine ir operacine įranga, be to, nemaža dalis ES duomenų saugoma už bloko ribų. Nusikaltėliai ir nedraugiškų valstybių subjektai prekybos narkotikais ir kibernetinių išpuolių tikslais vis dažniau išnaudoja būdingus skaitmeninių sistemų ir procesų trūkumus.

Nors siekiant spręsti kibernetinio saugumo problemas būtina imtis tikslinių veiksmų, ES privalo stiprinti ir apsaugoti kibernetinį suverenumą, kiek tai susiję su duomenimis, kuriais grindžiamas civilinis ir karinis transportas. Šiuo tikslu reikia priimti saugių automatizavimo sprendimų, kurti debesijos ir kompiuterijos infrastruktūrą, naudoti DI ir užtikrinti naujos kartos junglumą (5G / 6G, pasaulinės palydovinės navigacijos sistemą), kad būtų galima

⁴⁸ Kosminėmis technologijomis grindžiamos Žemės stebėjimo sistemos, tokios kaip programa „Copernicus“, gali padėti stebėti uostų saugumą.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 *final*.

išvengti bet kokios formos prievartos, nes toks junglumas pasižymi ypatinga savybe atitikti griežtus reikalavimus, susijusius su maža delsa ir dideliu pralaidumu, būtinus ypatingos svarbos paslaugoms teikti.

ES taip pat reikia kvalifikuotų operatorių ir darbuotojų, kurie suprastų, jog atlieka labai svarbų vaidmenį užtikrindami, kad ES ypatingos svarbos infrastruktūros tinklai veiktų tinkamai. Įgyvendinant Jūrų pramonės strategiją ir naujai orientuojantis į skaitmeninį savarankiškumą, ES įmonėms ir verslininkams bus suteikta galimybių kurti ir diegti ateities skaitmeninius sprendimus, kuriais naudojantis bus galima nustatyti nusikalstamas veikas ir su jomis kovoti.

Kad įgyvendinant dabartinę Daugiametę finansinę programą būtų galima sustiprinti uostų skaitmeninį savarankiškumą, **Komisija rems mokslinius tyrimus ir plėtros iniciatyvas, kuriais siekiama užtikrinti, kad uostai ir suinteresuotieji subjektai daugiarūšio transporto logistikos grandinėse galėtų saugiai keistis duomenimis ir kad tokie duomenys būtų saugomi.** Komisija drauge su valstybėmis narėmis, transporto, logistikos ir IT sektorių įmonių atstovais skatins kurti ir remis sprendimus, kuriais siekiama užtikrinti ES savarankiškumą, kiek tai susiję su duomenimis, kuriais grindžiama jos svarbiausia civilinė ir karinė veikla, ir sieks bendradarbiauti su bendramintėmis šalimis.

4.4. Kibernetinis saugumas

Kadangi uostuose įdiegta sudėtinga infrastruktūra ir didėja skaitmenizacijos mastai, kyla itin reikšminga kibernetinio saugumo rizika⁵¹ tiekimo grandinėms ir ES ypatingos svarbos infrastruktūrai, taip pat susirūpinimas dėl didelės rizikos tiekėjų, kontroliuojančių esmines sistemas. Įgyvendinimas remiamas Europos Sąjungos kibernetinio saugumo agentūros (ENISA) parengtomis gairėmis dėl kibernetinio saugumo rizikos valdymo uostuose⁵² ir Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) gairėmis dėl kibernetinio saugumo laivuose klausimų sprendimo⁵³. Komisija toliau **bendradarbiaus su IMO, siekdama, kad būtų plėtojami suderinti pasauliniai jūrų sektoriaus kibernetinio saugumo standartai, priimant neprivalomą kibernetinio saugumo kodeksą. ENISA atnaujins gaires dėl kibernetinio saugumo rizikos valdymo uostuose, į jas įtraukdama naujausias priemones ir atsižvelgdama į naujausias ES politikos pokyčius, pavyzdžiui, TIS 2 direktyvą.**

Komisija drauge su TIS bendradarbiavimo grupe ir ENISA atliks **Sąjungos lygmens koordinuotą kibernetinio saugumo rizikos uostuose vertinimą, siekdama nustatyti kibernetinio saugumo riziką ir rekomenduoti švelninimo priemones.** Komisija siūlo peržiūrėti Kibernetinio saugumo aktu sukurti patikimą IRT tiekimo grandinės saugumo sistemą. Tokios sistemos sukūrimas, pagrįstas Sąjungos lygmens rizikos vertinimu, leistų mūsų ypatingos svarbos infrastruktūros srityje nustatyti proporcingus ribojimus didelės rizikos tiekėjams. Komisija uostuose vykdys konkrečius kibernetinio saugumo rizikos scenarijus apimančią koordinuotą parengties testavimą ir pratybas.

Kad būtų galima keistis geriausios praktikos pavyzdžiais ir informacija, Komisija yra pasirengusi bendradarbiauti su valstybėmis narėmis **konkrečiame valstybių narių kibernetinio saugumo ir jūrų institucijų / uosto valdymo įstaigų forume,** kurio pagrindas

⁵¹ Jūrų kibernetinio saugumo klausimus apima TIS 2 direktyva ir Kibernetinio solidarumo aktas, o tarptautiniu lygmeniu – IMO ISPS kodeksas.

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>.

bus TIS bendradarbiavimo grupė, įsteigta pagal Direktyvos (ES) 2022/2555 14 straipsnį. Šiame forume būtų galima aptarti kibernetinių grėsmių, incidentų, pažeidžiamumo, pavojingų suartėjimų, informuotumo didinimo, mokymų, pratybų ir įgūdžių, pajėgumų didinimo, standartų ir techninių specifikacijų temas, ypatingą dėmesį skiriant mažiems ir vidutiniams uostams. Bus siekiama, kad jame dalyvautų ENISA, EMSA ir susiję suinteresuotieji subjektai, taip pat koordinuoti veiksmus su viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėmis, pavyzdžiui, su Europos keitimosi jūrų laivybos informacija analizės centru, ir regioninėmis iniciatyvomis, pavyzdžiui, Juodosios jūros jūrų saugumo centru. Bendrajame skaitmeninės srities rinkinyje siūloma sukurti vieno langelio prieigą, kuria naudojantis būtų galima privalomai pranešti apie kibernetinio saugumo incidentus.

Pavyzdiniai veiksmai

- *Atnaujinti dabartines uostų saugumo gaires, kad jose būtų tinkamai atsižvelgiama į visas atitinkamas grėsmes.*
- *Drauge su EIVT kurti regionines sistemas, pagal kurias būtų bendradarbiaujama su trečiosiomis valstybėmis siekiant didinti uostų saugumą, ir glaudžiau derinti muitinį tikrinimą ES uostuose bei siekti, kad visame pasaulyje būtų vadovaujamosi geresniais saugumo protokolais.*
- *Pasiūlyti sukurti ES uosto darbuotojų asmens patikrinimo sistemą.*
- *Įsteigti valstybių narių kibernetinio saugumo ir jūrų institucijų / uosto valdymo įstaigų forumą, skirtą keistis informacija ir geriausios praktikos pavyzdžiais.*
- *Atlikti Sąjungos lygmens koordinuotą kibernetinio saugumo rizikos vertinimą, siekiant nustatyti kibernetinio saugumo riziką ir rekomenduoti tinkamas jos švelninimo priemones.*

5. GALIMYBĖS GAUTI FINANSAVIMĄ IR PRITRAUKTI INVESTICIJŲ

Uostų patiriamus sunkumus ir su besikeičiančiu jų vaidmeniu susijusius iššūkius bus galima įveikti tik derinant ES, nacionalinį ir privatųjį finansavimą, grindžiamą nuspėjamosiomis reglamentavimo sistemomis ir rizikos mažinimo priemonėmis. Suinteresuotieji subjektai pateikė investicijų poreikių įverčius⁵⁴, pagrįstus padidėjusiais prekybos srautais, pastangomis mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, laivų apimtį didėjimu ir tvarumo bei atsparumo poreikiais. Finansavimo kliūtys apima ribotas galimybes gauti saugų finansavimą, didėjančias išlaidas ir ilgas bei brangias leidimų išdavimo procedūras.

Skiriant viešąjį finansavimą ir, kai reikia, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, sumažėja privačiųjų investuotojų patiriama rizika, todėl galima įgyvendinti didelės viešosios vertės projektus, kuriais sprendžiamos visuomenės problemos. Nepaisant to, viešasis finansavimas yra ribotas ir **turi būti skiriamas tikslingai, kad būtų galima kuo labiau padidinti jo poveikį (žr. 1 priedą, kuriame išdėstyti finansavimo principai).**

Nuo 2014 m. ES pagal kelias priemones, įskaitant EITP, Europos regioninės plėtros fondą (ERPF) ir sanglaudos programas, programas „Horizontas 2020“ ir „Europos horizontas“⁵⁵

⁵⁴ Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) skaičiavimais, ši suma siekia 80 mlrd. EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ EITP-T (3,9 mlrd. EUR), EITP-E (856 mln. EUR), ERPF ir Sanglaudos fondo programos (3,7 mlrd. EUR), Inovacijų fondas (870 mln. EUR), iniciatyva „Horizontas 2020“ ir programa „Europos horizontas“ (218 mln. EUR). Įgyvendinant programą „InvestEU“ pritraukta 200 mln. EUR uostams ir dar 730 mln. EUR

rėmė uostų projektus, susijusius su energetika, tvarumu, sujungtumu, inovacijomis ir kitais aspektais, – ji skyrė apie 10 mlrd. EUR diegimo darbams vykdyti ir daugiau kaip 200 mln. EUR – moksliniams tyrimams ir inovacijoms. Be to, **2026 m. EITP kvietime teikti pasiūlymus** Komisija **teiks pirmenybę paramai, skirtai elektros tiekimui nuo kranto uostuose plėtoti.**

Įgyvendinant kitą (2028–2034 m.) daugiametę finansinę programą, investicijas į uostus bus galima remti naudojantis ne viena priemone: siūlomas **Europos konkurencingumo fondas (EKF)** galėtų apimti investicijas į švarią, saugią, dvejojo naudojimo, daugiaryšę ir nepriklausomą skaitmeninę infrastruktūrą, antstatus ir įrangą uostuose, įskaitant įkrovimo infrastruktūrą ir mėlynąsias technologijas. **2028–2034 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP3)**, kurios siūlomas transporto srities biudžetas siekia 51,5 mlrd. EUR, bus viena iš pagrindinių ES priemonių, o uostai bus viena iš prioritetinių tarpvalstybinio sujungtumo finansavimo sričių⁵⁶. Įgyvendinant būsimą programą „**Europos horizontas**“ **2028–2034 m.**, reikėtų remti inovacijų diegimą uostuose.

Pagal siūlomą reglamentą, kuriuo reglamentuojami **nacionalinės ir regioninės partnerystės planai**, vienas iš konkrečių tikslų apima priemones, kuriomis stiprinama Sąjungos transporto infrastruktūra ir prisidedama prie TEN-T užbaigimo, kartu mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir gerinant susisiekimą, saugumą ir prieinamumą atokiose, periferinėse ir mažiau sujungtose vietovėse. Naudodamiesi skirtomis lėšomis, **valstybės narės ir regionai, atsižvelgdami į vietos poreikius ir aplinkybes, galės skatinti savo uostų plėtrą.**

Kaip nustatyta ES jūrų pramonės strategijoje, 2027 m. ES ATLPS lėšomis finansuojamas Inovacijų fondas paskelbs specialų kvietimą teikti pasiūlymus dėl jūrų srities, kuris taip pat gali būti parankus uostų projektams.

Europos investicijų banko grupė (EIB grupė) 2014–2025 m. laikotarpiu iš nuosavų išteklių suteikė maždaug 2,8 mlrd. EUR paramos jūrų ir vidaus vandenų uostų projektams, įskaitant atsparumo klimato kaitai, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, sanglaudos, inovacijų, skaitmenizacijos, saugumo ir gynybos, jūrų atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir alternatyviųjų degalų projektus, įgyvendinti⁵⁷. **Komisija prašys EIB konsultavimo tarnybos teikti paramą pajėgumams stiprinti, visų pirma kalbant apie mažus ir vidutinius TEN-T uostus.** Be to, Komisija **bendradarbiaus su nacionaliniais skatinamąjį finansavimą teikiančiais bankais ir įstaigomis bei privačiais finansų srities suinteresuotaisiais subjektais, kad nustatytų papildomus finansavimo sprendimus, atitinkančius šioje strategijoje nustatytus prioritetus, kriterijus ir sąlygas.**

Dinamiškoje pasaulinės uostų pramonės aplinkoje pastebimas poslinkis – pagrindinės įmonių veiklos ribos plečiasi į naujų technologijų ir inovacijų sritį, atveriančią naujų galimybių. Daugelis uostų jau sėkmingai įvairina savo veiklą, bet tebėra galimybių siekti dar didesnio augimo. **ES uostai turėtų įgyvendinti į ateitį orientuotas, nestandartines strategijas, kurios apimtų pažangiausias technologijas ir novatorišką tvarią praktiką.** Visų pirma maži ir

uostams svarbioms skaitmeninėms technologijoms ir anglies dioksido surinkimo ir saugojimo technologijoms. Pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP) kai kuriose valstybėse narėse teikiama didelė parama elektros tiekimui nuo kranto ir uostų žalinimo projektams.

⁵⁶ 2028–2034 m. EITP pasiūlytas 29,9 mln. EUR biudžetas konkrečioms energetikos tikslams (COM(2025) 547).

⁵⁷ [https://www.eib.org/en/products/index: What we offer \(„Ka siūlome?“\).](https://www.eib.org/en/products/index: What we offer („Ka siūlome?“).)

vidutiniai uostai turėtų pasinaudoti verslo galimybėmis energetikos pertvarkos ir skaitmenizacijos srityse.

6. SOCIALINĖ SANGLAUDA, ĮGŪDŽIAI IR KOKYBIŠKOS DARBO VIETOS

6.1. Uostai kaip jungtys

Uostai – gyvybiškai svarbūs Arkties regiono ir pakrantės vietovių, salų ir atokiausių regionų bei juose gyvenančių 20 mln. ES piliečių ekonominės plėtros, atsparumo, socialinės ir teritorinės sanglaudos užtikrinimo veiksniai. Dėl uostuose vykdomos pramonės plėtros ir juose įsteigtų novatoriškų jūrų sektoriaus klasterių gerėja vietos ekonomikos būklė, o viešosios ir privačiosios pakrantės erdvės didina miestų patrauklumą. Dėl to tankiai apgyvendintose vietovėse gali kilti konkurencija dėl erdvės ir neigiamas poveikis aplinkai.

Komisija toliau remis **salų ir atokiausių regionų, visų pirma, susiduriančių su demografiniais iššūkiais, teritorinę sanglaudą ir sujungtumą**, pasitelkdama sanglaudos politikos finansavimą ir Europos transporto infrastruktūros tinklų priemonę (EITP-T), ir **ragina valstybes nares remti infrastruktūrą, švarią energiją ir degalus, saugą ir tvarumo didinimą mažuosiuose ir vidutinio dydžio uostuose**, visų pirma salose, atokiuose ir atokiausiuose regionuose. Komisija į būsimus komunikatus dėl pakrančių bendruomenių strategijos ir salų strategijos **įtrauks politikos priemones, kuriomis siekiama, kad uostai labiau prisidėtų prie vietos bendruomenių ekonomikos, aplinkos apsaugos ir socialinių reikalų**. Siekiant užtikrinti uostų ir miestų sąveiką būtina pasiekti ekonominių, aplinkos ir socialinių veiksnių pusiausvyrą. Komisija **stiprins dialogus ir remis geriausios praktikos pavyzdžių kūrimą ir uostų ir miestų santykių stiprinimo gairių rengimą**⁵⁸. Be to, Komisija siūlo naujas mažų ir vidutinių uostų konkurencingumo didinimo veiksmų gaires.

6.2. Kvalifikuoti darbuotojai ir saugios darbo sąlygos ES uostuose

Siekiant uostuose užtikrinti sąžiningą, švarią ir skaitmeninę pertvarką ir susijusią mėlynosios ekonomikos veiklą, be kita ko, aplink uostų teritorijas gyvenančiose vietos bendruomenėse, būtina, kad darbuotojai būtų kvalifikuoti ir nuolat dalyvautų mokymuose. Pagal Europos vandenynų paktą įgyvendinsima Mėlynoji kartų kaitos strategija, kurią planuojama parengti 2027 m., padės rengti **kvalifikuotus naujos kartos darbuotojus visuose mėlynosios ekonomikos sektoriuose, įskaitant uostų sektorį**.

Pagal komunikatą „Įgūdžių sąjunga“ paskelbtą sustiprintą Įgūdžių paktą, Komisija ragina **socialinius partnerius, uostus ir kitus suinteresuotuosius subjektus, įskaitant atitinkamus mokymo centrus, užmegzti tikslinę uostų sektoriaus įgūdžių partnerystę**, kad būtų galima numatyti įgūdžių poreikius, spręsti darbuotojų trūkumo problemą, skatinti kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo iniciatyvas⁵⁹ ir įtraukias galimybes įsidarbinti kokybiškose darbo vietose, visų pirma moterims ir jaunimui. Jūrų pramonės įmonės, įskaitant uostus, raginamos **bendradarbiauti įgyvendinant Įgūdžių pakte numatytą didelio masto skaitmeninės**

⁵⁸ Įgyvendindama ES Neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misiją, ES Mūsų vandenyno ir kitų vandenų atkūrimo misiją, Europos vandenynų paktą, Pakrančių bendruomenių strategiją, taip pat Europos hidrologinio atsparumo strategijos aspektą „nuo šaltinio iki jūros“. ES miestų iniciatyvomis, tokiomis kaip Žaliojo miesto susitarimas ir Merų paktas, skatinama uostamiesčiuose siekti plataus užmojo aplinkos apsaugos ir su klimatu susijusių tikslų.

⁵⁹ Remiantis tokiomis iniciatyvomis kaip Tarybos rekomendacija dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo, Poveikio klimatui neutralizavimo pramonės aktas (įskaitant nulinio ŠESD balanso pramonės akademijas) ir Kokybiškų darbo vietų kūrimo gairės.

ekosistemos partnerystę, kad uostų sektoriuje būtų remiamas skaitmeninių įgūdžių gerinimas, taip pat **įsipareigoti dalyvauti Kibernetinio saugumo įgūdžių akademijos veikloje ir naudotis uostų specialistams skirta Europos kibernetinio saugumo įgūdžių sistemos priemone**. Uostų sektoriui taip pat labai svarbūs pagal ES jūrų pramonės strategiją įgyvendinami papildomieji veiksmai, kuriais siekiama didinti karjeros jūrų transporto klasteryje patrauklumą ir skatinti darbuotojų judumą tarp pareigybių jūroje ir krante.

Uostams taikomas ES darbuotojų saugos ir sveikatos (DSS) *acquis*. Be to, siekiant apsaugoti darbuotojus, labai svarbu stiprinti nacionalinių uostų direkčių, darbo inspekcijų ir saugios laivybos agentūrų bendradarbiavimą, įskaitant tarpvalstybinį bendradarbiavimą, padedant Europos darbo institucijai.

Be to, neseniai padarytais pakeitimais⁶⁰ patikslintas jūrų transporto avarijų tyrimo taisyklių, susijusių su laivuose dirbančiais uosto darbuotojais, taikymas. Direktyva dėl uosto valstybės kontrolės⁶¹ nustatyta laivų, įplaukiančių į ES uostus, atitikties reikalavimams patikrinimo vietoje sistema. Siekdama dar labiau padidinti saugumą ir bendradarbiaudama su socialiniais partneriais, **Komisija parengs gaires dėl jūrų saugumo teisės aktų taikymo laivuose dirbantiems uosto darbuotojams**. Pagal programą „Europos horizontas“ ES remia tolesnius mokslinius tyrimus ir gaires **dėl saugaus alternatyviųjų, iš atsinaujinančių išteklių pagamintų, mažo ir nulinio anglies dioksido pėdsako degalų tvarkymo uosto teritorijoje**, o **Komisija parengs gaires ir mokomąją medžiagą dėl saugaus alternatyviųjų degalų tvarkymo uostuose**.

ES toliau remia aukštus saugos ir darbo standartus, socialinį dialogą ir gerąją praktiką, be kita ko, tarptautiniuose forumuose. **Valstybės narės raginamos remti saugos ir tvarumo didinimą uostuose⁶² ir užtikrinti, kad būtų įgyvendinami Sąjungos ir nacionalinės darbo teisės aktai ir kolektyvinės sutartys ir kad būtų laikomasi jų nuostatų.**

Pavyzdiniai veiksmai

- *Remti mažus ir vidutinius uostus parengiant konkrečias veiksmų gaires (2 priedas).*
- *Remti kvalifikuotų naujos kartos darbuotojų rengimą visuose mėlynosios pramonės sektoriuose, įskaitant uostų sektorių, įgyvendinant Mėlynosios kartų kaitos strategijoje numatytus veiksmus.*
- *Remti socialinius partnerius ir atitinkamus suinteresuotuosius subjektus, kad būtų galima parengti uostų sektoriui skirtą įgūdžių paką darbuotojų kvalifikacijos kėlimo, perkvalifikavimo ir įtraukties klausimais.*
- *Parengti gaires dėl jūrų saugos teisės aktų taikymo laivuose dirbantiems uosto darbuotojams.*
- *Parengti gaires dėl saugaus alternatyviųjų degalų tvarkymo uostuose.*

7. IŠVADA

Šioje strategijoje pabrėžiamas itin svarbus uostų vaidmuo ES ekonomikai ir mūsų visuomenei. Joje nustatoma sistema, kuria siekiama užtikrinti, kad ES uostų sektorius būtų perspektyvus, didinti jo konkurencingumą ir saugiai bei tvariai plėsti uostų vaidmenį visuomenėje, taip pat

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

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

⁶² Įskaitant direktyvą 2012/18/ES (Seveso), Direktyvą 2014/34/ES (ATEX), Direktyvą 1999/92/EB (Darbuotojų saugos ir sveikatos apsaugos direktyvą) ir Direktyvą (ES) 2024/1788 (Dujų ir vandenilio dokumentų rinkinį).

didinti atsparumą, karinį mobilumą ir kibernetinį bei ekonominį saugumą. Komisija yra įsipareigojusi kartu su visais pirmiau minėtais suinteresuotaisiais subjektais užtikrinti, kad ši strategija būtų sėkmingai įgyvendinama ir kad būtų rezultatyviai siekiama jos tikslų. Šiuo tikslu Komisija įsteigs **aukšto lygio Jūrų pramonės ir uostų tarybą**, kuriai pirmininkaus atsakingas Komisijos narys ir vykdomieji pirmininko pavaduotojai, kad būtų nuolat keičiamasi informacija apie **ES Jūrų pramonės strategijoje bei Uostų strategijoje** nustatytų veiksmų įgyvendinimą ir renkama grįžtamoji informacija apie pokyčius rinkoje.

1 PRIEDAS. Finansavimo principai⁶³

A) Bendri ES uostų projektų principai, įgyvendintini skiriant visus atitinkamus ES finansavimo srautus:

- viešąjį finansavimą reikėtų skirti taip, kad būtų galima pasiekti kuo didesnę poveikį ir didžiausią skatinamąjį poveikį sprendžiant valstybės ir visuomenės problemas, kartu laikantis taikomų valstybės pagalbos taisyklių.
- Dotacijos turėtų būti skiriamos tik aiškaus viešojo intereso projektams, kuriuos įgyvendinant pritraukiama privačiųjų investicijų ir mažinama su jomis susijusi rizika.
- Viešieji prioritetai turėtų apimti ypatingos svarbos tiekimo ir logistikos grandinių atsparumą, sujungtumą, žaliųjų degalų tiekimą, elektros tiekimą nuo kranto ir įkrovimą, uostų elektrifikavimą ir tinklų jungtis, žaliąją infrastruktūrą ir tvarią uostų veiklą, dvejopo naudojimo pajėgumus ir fizinį bei skaitmeninį uostų saugumą, kovą su nusikalstamumu ir prekyba narkotikais, užimtumo galimybių kūrimą pakrančių bendruomenėse, žiedinę ekonomiką, atliekų mažinimą ir perdirbimą.
- Visose salose, pakrančių ir atokiausiuose regionuose, atsižvelgiant į jų poreikius, reikėtų skirti ypatingą dėmesį mažiems ir vidutiniams uostams, visų pirma didinant saugą, elektrifikaciją ir prieigą prie tinklų.
- Reikėtų teikti pirmenybę ES sprendimų kūrimui ir diegti juos didesniu mastu.
- Reikėtų kurti atsparų uostų tinklą, galintį užtikrinti ypatingos svarbos tiekimo ir logistikos grandines, karinį mobilumą ir sujungtumą, be kita ko, salose ir atokiausiuose regionuose, ir apsaugoti ES jūrų uostus nuo tarptautinių grėsmių.
- ES uostams, tiesiogiai susiduriantiems su nesąžininga trečiųjų valstybių uostų konkurencija, reikėtų skirti finansavimą žaliajai infrastruktūrai kurti ir uostų įrangai diegti.
- ES uostuose veikiantiems nuo trečiųjų valstybių interesų tiesiogiai ar netiesiogiai priklausomiems subjektams skiriamą viešąjį finansavimą reikėtų atidžiai tikrinti tais atvejais, kai tai susiję su ES saugumu ir viešosios tvarkos interesais, įskaitant ypatingos svarbos arba dvejopo naudojimo infrastruktūrą.
- Reikėtų skatinti kurti sprendimus, kuriais būtų remiamos inovacijos ir atsparumas ES, taip pat reikėtų išnagrinėti galimybę kurti sektorių sinergiją.
- Reikėtų atsižvelgti į galimus privalumus saugumo srityje, kuriuos pavyktų pasiekti pasirinkus technologijų ir paslaugų teikėjus iš ES arba iš bendraminčių šalių.
- Plėtos šalių subjektų pasiūlytus sprendimus reikėtų laikyti platesnės ES tiekimo grandinės dalimi.

B) Pagrindiniai paramos trečiosiose valstybėse įgyvendinamiems uostų projektams principai

- Daugiausia dėmesio skirti abiem pusėms naudingoms partnerystėms, kurias įgyvendinant laikomasi bendrų prioritetų, tokių kaip bendrų standartų įgyvendinimas, reglamentavimo priemonių pajėgumų stiprinimas, švarių degalų infrastruktūros plėtra, aplinkos, biologinės įvairovės ir klimato apsauga, plėtos prioritetai, jūrų ir uostų sauga ir saugumas, taip pat kova su prekyba narkotikais ir žmonėmis bei kitų rūšių neteisėtu uostų infrastruktūros naudojimu. Užtikrinti

⁶³ Šis priedas nedaro poveikio teisėkūros procedūroms, susijusioms su 2028–2034 m. daugiametės finansinės programos priėmimu.

sąžiningą konkurenciją, pagarbą žmogaus teisėms, socialinius ir aplinkos apsaugos standartus, klimato apsaugą, taip pat saugos ir saugumo reikalavimų laikymąsi.

- Apsaugoti ES konkurencingumą (įskaitant konkurencingumo patikrą siekiant įvertinti finansinę paramą uostų projektams, kurie turėtų neigiamo poveikio 300 jūrmylių atstumu ES uostuose vykdomai veiklai).
- Padėti siekti ES politikos tikslų, susijusių su jungtimis ir prekyba, ypatingos svarbos žaliavų ar degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir kitų ES ekonomikai ypatingai svarbių prekių importu / eksportu.
- Užtikrinti, kad atitinkamuose tarptautiniuose ES ir trečiųjų valstybių susitarimuose būtų nustatytos sąžiningos patekimo į uosto ir terminalo paslaugų rinką sąlygos ir tų paslaugų teikimo koncesijos, nustatant aiškius jų taikymo stebėsenos mechanizmus.
- Dalyvaujant IMO remti plataus užmojo privalomų tarptautinių susitarimų laikymąsi.

2 PRIEDAS. Naujos mažų ir vidutinių uostų konkurencingumo didinimo veiksmų gairės

Maži, vidutiniai ir salų uostai yra svarbi Europos uostų sistemos dalis, turinti didelį potencialą. Jie remia pakrančių bendruomenes, padeda užtikrinti sujungtumą ir sanglaudą, drauge susiedami regionų ekonomiką ir padėdami įgyvendinti Sąjungos prioritetus vietos ir regioniniu lygmenimis. Be to, jie atlieka tam tikrą vaidmenį užtikrinant Sąjungos strateginį savarankiškumą, visų pirma energetikos ir ypatingos svarbos tiekimo grandinėse, ir remia mėlynąją ekonomiką, įskaitant žuvininkystę, taip pat svarbius ir specializuotus rinkos segmentus, pavyzdžiui, keleivinio transporto, energetikos ir elektros energijos gamybos jūroje segmentus. Todėl šioje strategijoje skiriamas ypatingas dėmesys mažiems ir vidutiniams uostams, be kita ko, supaprastinimo, inovacijų, Europos jūrų erdvės, elektrifikavimo ir saugumo srityse. Įgyvendinant Pakrančių bendruomenių strategiją bus toliau remiamas pakrantės regionų konkurencingumas ir įvairinimas, ypatingą dėmesį skiriant mažiems uostams. Komisijos parengtose **energetikos pertvarkos ES žvejybos ir akvakultūros sektoriuose veiksmų gairėse** taip pat bus sprendžiamas atsinaujinančiųjų išteklių energijos naudojimo mažuose uostuose klausimas ir remiamas suderintos ES metodikos, skirtos energijos suvartojimui ir išmetamam teršalų kiekiui uostuose matuoti, kūrimas. Be to, bus teikiama tikslinė parama ir rengiamos gairės.

- **Konkretus finansavimo prioritetas, sanglaudos politikos finansavimas ir finansinių pajėgumų stiprinimas**, taip pat EIB konsultacijų centro vykdomas **projektų rengimas**.
- Geresnė **valstybių narių parama**, teikiama vadovaujantis Sprendimu dėl visuotinės ekonominės svarbos paslaugų.
- **Pramonės objektų ir klasterių elektrifikavimo** skatinimas pagal būsimą elektrifikavimo veiksmų planą.
- **Bandomieji projektai, susiję su alternatyvių energijos šaltinių integravimu** (galimas Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros finansavimas).
- **Platforma „BlueInvest“**, skirta naujų technologijų išbandymui, tinkamumo rinkai patvirtinimui, techninei pagalbai ir lėšų rinkimui remti.
- **Konsultacijos kibernetinio saugumo klausimais ir kibernetinio saugumo pajėgumų stiprinimas**.
- Išplėstas Uostų aljansas, kad būtų galima dalytis **geriausios praktikos pavyzdžiais ir rekomendacijomis kovos su prekyba narkotikais ir nusikalstama veikla klausimais**.
- Būsimame **Europos jūrų erdvės darbo plane** bus sprendžiami tvarios ir žaliosios trumpųjų nuotolių laivybos centrų ir jungčių ir uostų bendradarbiavimo klausimai, daugiausia dėmesio skiriant mažesniems uostams.
- Į **2028–2034 m. vidaus vandenų transporto veiksmų planą** bus įtraukti konkretūs veiksmai, kuriais siekiama skatinti dalytis žiniomis ir remti vidaus vandenų uostus.

3 PRIEDAS. Veiksmų ir gairių santrauka

I ramstis. KONKURENCINGUMO, INOVACIJŲ IR SKAITMENIZACIJOS STIPRINIMAS

Komisija imsis šių veiksmų:

- nuo 2026 m. teiks pirmenybę abiem pusėms naudingoms trečiųjų valstybių uostuose įgyvendinamoms iniciatyvoms, laikantis aiškių pagrindinių principų;
- nuo 2026 m. taikys šios strategijos principus derėdamasi dėl tarptautinių susitarimų ir bendradarbiavimo sistemų;
- nuo 2026 m. derybose dėl laisvosios prekybos susitarimų ji toliau sieks užtikrinti patekimą į rinką ir drauge su Europos išorės veiksmų tarnyba (EIVT) bendradarbiaus su trečiosiomis valstybėmis siekdama propaguoti sąžiningas investavimo sąlygas ir skatinti ES įmonių patekimą į rinką;
- nuo 2026 m. remis valstybių narių pastangas tarptautinės standartizacijos srityje per naują novatoriškų uostų ir terminalų srities darbo kryptį Aukšto lygio forume Europos standartizacijos klausimais;
- iki 2028 m. parengs valstybėms narėms skirtas gaires dėl užsienio investicijų vertinimo laikantis ES tarptautinių įsipareigojimų ir užsienio investicijų ES uostuose registravimo ir stebėsenos sistemą;
- nuo 2026 m. skirs daugiau dėmesio tam, kad, pasibaigus bandomajam etapui, būtų diegiami sprendimai, sukurti pagal būsimas programos „Europos horizontas“ iniciatyvas, įskaitant pavyzdinę temą „Ateities uostai“;
- stiprins Sąjungos technologinę lyderystę alternatyviųjų degalų naudojimo, elektrifikacijos, dizaino, įrangos modifikavimo, energijos vartojimo efektyvumo ir skaitmenizacijos srityse, taip pat įtrauks energijos konversijos sistemas, žiedišumą ir skaitmeninius sprendimus;
- nuo 2026 m. sieks stiprinti viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimą prioritetinėse srityse pagal 2028–2034 m. bendrąją programą „Europos horizontas“;
- 2026 m. nustatys griežtesnes galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais taisykles;
- 2028 m. pateiks pasiūlymą dėl 2028–2034 m. vidaus vandenų transporto veiksmų programos, kurioje daugiausia dėmesio bus skiriama vidaus vandenų uostams;
- iki 2028 m. parengs ES gaires dėl veiksmingo dalijimosi duomenimis transporto grandinėje;
- 2027 m., kai tinkama, taip pat atsižvelgdama į viešų konsultacijų rezultatus, įvertins, ar reikia keisti ribines vertes, ir pateiks papildomų gairių su BBIR taisyklių pavyzdžiais ir aiškinamaisiais patikslinimais, be kita ko, dėl investicijų į uostų infrastruktūrą;
- 2026 m. peržiūrės ES gaires susijungimo klausimais, siekdama pateikti aiškias ir atnaujintas gaires dėl ES susijungimo taisyklių taikymo tiek horizontaliojo, tiek nehorizontaliojo susijungimo poveikio klausimais.

Europos jūrų erdvės Europos koordinatorius imsis šių veiksmų:

- būsimame Europos jūrų erdvės darbo plane teiks pirmenybę darnios ir žaliosios trumpųjų nuotolių laivybos centrams ir jungtims, skatins uostų bendradarbiavimą, daugiausia dėmesio skirdamas mažesniems uostams, jūrų infrastruktūros modernizavimui ir integravimui į geležinkelių ir vidaus vandens transporto sistemas;

- drauge su kitais Europos transporto koridoriaus koordinatoriais rengdamas praktinius seminarus sudarys palankesnes sąlygas rengti atsparumo didinimo planus, kad būtų galima išnagrinėti nenumatytais atvejais taikytinas jūrų susisiekimo ir susisiekimo su žemyno giluma alternatyvas, jei sutriktų svarbiausių uostų pagrindiniuose maršrutuose veikla.

Valstybės narės raginamos imtis šių veiksmų:

- atlikti vadovaujamą vaidmenį nustatant pasaulinius techninius standartus atitinkamuose tarptautiniuose forumuose, įskaitant ISO;
- užkirsti kelią rizikai, kylančiai, kai strategiškai svarbi dvejopo naudojimo uostų infrastruktūra priklauso užsienio subjektams ir jie kontroliuoja ją ir su ja susijusias operacijas, tą riziką mažinti ir su ja kovoti;
- užtikrinti galimybę pagal nacionalinės teisės aktus laikinai taikyti viešąją dvejopo naudojimo infrastruktūros, turto ar įrangos kontrolę arba teisę jais naudotis;
- užtikrinti, kad priėmus būtinas Karinio mobilumo reglamento priemonės, jos būtų visapusiškai ir greitai įgyvendintos;
- supaprastinti planavimo ir leidimų išdavimo procedūras, kad uostuose būtų galima greitai diegti inovacijas;
- teikti didesnę prioritetą susisiekimui su žemyno giluma geležinkelių ir vidaus vandens transportu ir didinti tokio susisiekimo pajėgumus;

supaprastinti žemėtvarkos planavimo ir leidimų išdavimo procedūras, kad būtų galima greitai kurti papildomas teritorijas uostų veiklai vykdyti.

Sektoriaus suinteresuotieji subjektai raginami imtis šių veiksmų:

- remti ES finansuojamų mokslinių tyrimų rezultatų pritaikymą ir sklaidą, dalytis geriausios praktikos pavyzdžiais ir kurti partnerystes ir naujus verslo modelius, kuriuos taikant būtų galima spręsti ne tik specifines ar vietos problemas, ir atsižvelgti į platesnius rinkos poreikius, įskaitant mažų ir vidutinių uostų poreikius.

Valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai raginami imtis šių veiksmų:

- šioje strategijoje išdėstytus pagrindinius principus taikyti ir įgyvendinant savo pačių iniciatyvas, taip pat didinti bendrą veiksmų koordinavimą ir aktyviau keistis informacija;
- supaprastinti planavimo ir leidimų išdavimo procedūras, kad uostuose būtų galima greitai diegti inovacijas;
- teikti didesnę prioritetą susisiekimui su žemyno giluma geležinkelių ir vidaus vandens transportu;
- siekti sukurti investicijų grąžos privatesiems veiklos vykdytojams ir tinkamų sutartinių įsipareigojimų (dėl trukmės, skaidraus ir sąžiningo sutarties pratęsimo, lankstumo sąlygų) pusiausvyrą, kad būtų galima užtikrinti atsparumą, saugumą, saugą ir mažinti išmetamą teršalų kiekį.

II ramstis. ENERGETIKOS PERTVARKOS SPARTINIMAS, TVARUMO DIDINIMAS IR ŠVARIOS PRAMONĖS SEKTORIŲ SKATINIMAS

Komisija imsis šių veiksmų:

- 2026 m. toliau stebės elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros diegimą ir būsimame elektrifikavimo veiksmų plane nustatys naujas priemones uostų elektrifikavimui remti ir didesniai elektros tiekimo nuo kranto kainodaros skaidrumui skatinti;
- pasinaudos T-MED įgyvendinimo teikiamomis galimybėmis siekiant remti tvarų Viduržemio jūros regiono šalių uostų energetinį sujungtumą;
- būsimame energetikos sąjungos dokumentų rinkinyje apsvartys, kaip skatinti galimybę uostuose naudoti tvarius degalus;
- atlikdama būsimą Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento peržiūrą apsvartys priemones, skirtas alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimui laivybos srityje spartinti;
- koordinuos valstybių narių pastangas ir sudarys palankesnes sąlygas keistis geriausios patirties pavyzdžiais, be kita ko, galbūt pateikdama gaires;
- iki 2026 m. pabaigos, pasinaudodama Atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų aljanso duomenimis, įvertins infrastruktūros pajėgumus ir būsimus atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų tiekimo uostuose ir į uostus poreikius;
- 2026 m. per Švariojo vandenilio bendrąją įmonę užsakys tyrimą, kurio rezultatais bus grindžiama Komisijos veikla Pasaulinėje uostų vandenilio koalicijoje;
- nuo 2026 m. remis partnerystes su uostais, vietos valdžios institucijomis ir pramonės klasteriais;
- ragins uostus, energetikos įmones, tinklų operatorius ir vietos valdžios institucijas glaudžiau bendradarbiauti ir yra pasirengusi teikti informacines gaires kovos su monopolija klausimais;
- iki 2027 m. surengs uostams skirtų tikslinių praktinių seminarų;
- peržiūrės Deleguotąjį aktą dėl ES taksonomijos pagal klimato srities tikslus, kad techninės analizės kriterijai būtų tinkamesni naudoti ir kad būtų galima juos supaprastinti bei atnaujinti, siekiant atsižvelgti į aktualius politikos, teisėkūros ir technologinius pokyčius;
- sieks, kad uostuose būtų nuosekliau matuojamas išmetamas teršalų kiekis ir kad apie jį būtų nuosekliau pranešama.

Valstybės narės raginamos imtis šių veiksmų:

- remti belaides technologijas ir išmaniojo elektros tinklo sprendimus, skaitmenizuotas procedūras ir geresnį jau įdiegtų tinklo objektų naudojimą;
- skatinti paklausos valdymo sprendimus, ypač kalbant apie mažus ir vidutinius uostus;
- stiprinti TEN-T, TEN-E ir kitų elektros tinklų planų rengimo sinergiją ir šiomis aplinkybėmis su elektros tiekimu nuo kranto susijusius poreikius, nurodytus nacionaliniuose tinklo plėtros planuose, įtraukti įbūsimus jūrinio tinklo plėtros planus;
- užtikrinti, kad vykdant nacionalinės procedūras ir vertinant kiekvieną konkretų atvejį būtų atsižvelgiama į prielaidą, kad elektros tinklų infrastruktūra, įskaitant elektros tiekimo nuo kranto uostuose infrastruktūrą, yra viršesnio viešojo intereso objektas;
- dalį ES ATLPS pajamų skirti investicijoms į jūrų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą visame Europos jūrų sektoriaus klasteryje;
- remti struktūrinį uostų ir vietos pramonės klasterių bendradarbiavimą, siekiant skatinti atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, dalijimąsi energija, atliekinės šilumos

pakartotinį naudojimą, saugojimo sprendimus ir į uostus orientuotų energetikos bendrijų kūrimą;

- kai tinkama, pasinaudoti Vandens pagrindų direktyvos nuostatomis, susijusiomis su uostų plėtra, ir užtikrinti, kad būtų laiku įgyvendinamos naujos aplinkos apsaugos taisyklės dėl jūrų taršos, kuri kyla dėl uostuose vykdomos laivybos veiklos;
- įgyvendinant nacionalinius energetikos ir klimato srities veiksmų planus bei nacionalines oro taršos valdymo programas atsižvelgti į išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir oro teršalus uostuose.

III ramstis. UOSTŲ APSAUGA IR SAUGUMAS

Komisija imsis šių veiksmų:

- iki 2027 m. atnaujins dabartines gaires dėl jūrų saugumo teisės aktų, kad jose būtų tinkamai atsižvelgiama į visas atitinkamas grėsmes;
- iki 2026 m. pabaigos bendradarbiaus su ES valstybėmis narėmis, siekdama, kad Tarptautinė jūrų organizacija parengtų atnaujintas tarptautines gaires;
- iki 2026 m. pabaigos parengs ES kovos su korupcija strategiją;
- 2027 m. pasiūlys sukurti ES uosto darbuotojų asmens patikrinimo sistemą;
- 2027 m. išplės saugumo užtikrinimo pastangas, kad jos apimtų ir vidaus vandenų uostus, įskaitant uostus, kuriems netaikomos ISPS kodekso nuostatos, bendradarbiaujant su upių komisijomis;
- 2027 m. paskelbs geriausios praktikos pavyzdžių, kad būtų galima užkirsti kelią prekybai narkotikais ir išnagrinėti galimybes plačiau bendradarbiauti su šalimis kandidatėmis;
- iki 2027 m. drauge su EIVT kurs regionines sistemas, skirtas bendradarbiauti su trečiosiomis valstybėmis siekiant didinti uostų saugumą ir glaudžiau derinti muitinį tikrinimą ES uostuose bei siekti, kad visame pasaulyje būtų vadovaujamasi geresniais saugumo protokolais;
- iki 2027 m. vykdys veiksmus siekdama, kad muitinės ir jūrų logistikos įmonės abipusiškai keistųsi viešojo ir privačiojo sektorių informacija;
- bus pasirengusi įvertinti, kokių mastu įgyvendinant antimonopolines priemones galima padėti taikyti Europos uostų aljanso parengtas gaires ar geriausios praktikos pavyzdžius;
- 2026 m. pasiūlys Europos integruotą atsparumo klimato kaitai sistemą;
- nuo 2026 m. remis mokslinius tyrimus ir plėtros iniciatyvas, kuriais siekiama užtikrinti, kad uostai ir suinteresuotieji subjektai daugiarūšio transporto logistikos grandinėse galėtų saugiai keistis duomenimis;
- nuo 2026 m. skatins kurti ir remis sprendimus, kuriais siekiama užtikrinti ES savarankiškumą, kiek tai susiję su duomenimis, kuriais grindžiama jos svarbiausia civilinė ir karinė veikla, ir sieks bendradarbiauti su bendramintėmis šalimis;
- 2027 m. toliau bendradarbiaus su IMO, siekdama, kad būtų plėtojami suderinti pasauliniai jūrų sektoriaus kibernetinio saugumo standartai, priimant neprivalomą kibernetinio saugumo kodeksą;
- iki 2027 m. atnaujins ENISA gaires dėl kibernetinio saugumo rizikos valdymo uostuose;
- iki 2027 m. atliks Sąjungos lygmens koordinuotą kibernetinio saugumo rizikos vertinimą, siekdama nustatyti kibernetiniam saugumui kylančią riziką ir rekomenduoti tinkamas jos mažinimo priemones;

- iki 2027 m. įsteigs valstybių narių kibernetinio saugumo ir jūrų institucijų / uosto valdymo įstaigų forumą, kuriame bus galima keistis informacija ir geriausios praktikos pavyzdžiais.

Valstybės narės raginamos imtis šių veiksmų:

- teikti pirmenybę jūrų saugumo teisės aktų įgyvendinimui, taikyti geriausią praktiką kovos su organizuotu nusikalstamumu (įskaitant prekybą narkotikais) ir korupcija srityse, kuria dalijamasi įgyvendinant Europos uostų aljanso viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, ir spręsti visas uostų saugumo problemas;
- teikti pirmenybę ES geležinkelių sistemoje esančių uostų sąveikumui, taip pat tam, kad iki 2030 m. vidaus vandenų kelių srityje būtų užtikrinta gera laivybos būklė;
- įgyvendinant Direktyvą dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo įtraukti uostus;
- užtikrinti, kad ypatingos svarbos prekės būtų tvarkomos ir saugomos laikantis karinio mobilumo reikalavimų, ES atsargų kaupimo strategijos ir Europos gynybos pramonės programa nustatyto tiekimo saugumo režimo;
- optimizuoti pajėgumų inventorizavimą, keitimąsi informacija ir veiksmų koordinavimą, siekiant paspartinti atsargų kaupimą ir jas apsaugoti bei kuo labiau sumažinti trikdžius, atsižvelgiant į konkretų vaidmenį, kurį galėtų atlikti mažesni uostai.

Valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai raginami imtis šių veiksmų:

- rengti atsparumo klimato kaitai planus ir keistis geriausios atsparumo klimato kaitai didinimo uostuose praktikos pavyzdžiais;
- saugoti ir stiprinti pažeidžiamą infrastruktūrą, antstatus ir įrangą bei šalinti strigtis, taip pat dėti daugiau pastangų siekiant stiprinti savo ypatingos svarbos infrastruktūrą;
- užtikrinti, kad būtų pakankamai atsarginių pajėgumų ir pajėgumų trumpalaikiams ir vidutinės trukmės trikdžiams jų logistikos grandinėje ir trikdžiams, kylantiems tiekiant ypatingos svarbos prekes, pašalinti, visų pirma užtikrinant, kad pažeidžiamiausi karinio mobilumo mazgai galėtų pasiekti tinkamą veiklos lygį.

Europos jūrų erdvės koordinatorius imsis šių veiksmų:

- kartu su kitais Europos transporto koridoriaus koordinatoriais sudarys palankesnes sąlygas rengti jūrų susisiekimo ir susisiekimo su žemyno giluma atsparumo planus.

IV ramstis. GALIMYBĖS GAUTI FINANSAVIMĄ IR PRITRAUKTI INVESTICIJĄ

Komisija imsis šių veiksmų:

- pagal visas finansavimo priemones, taip pat įgyvendinant atitinkamus 2028–2034 m. programos „Europos horizontas“ veiksmus, kuriais siekiama remti inovacijas uostuose, taikys šioje strategijoje nustatytus finansavimo principus;
- 2026 m. EITP kvietime teikti pasiūlymus teiks pirmenybę paramai, kuri skiriama elektros tiekimui nuo kranto uostuose plėtoti;
- kuo geriau pasinaudos pagal dabartinę daugiametę finansinę programą skiriamu finansavimu, kad remtų šios strategijos prioritetus;

- prašys EIB konsultavimo tarnybos pagal bendros paramos Europos regionų projektams priemonę (JASPERS) teikti paramą pajėgumams stiprinti, visų pirma kalbant apie mažus ir vidutinius TEN-T uostus;
- bendradarbiaus su nacionaliniais skatinamąjį finansavimą teikiančiais bankais ir įstaigomis bei privačiais finansų suinteresuotaisiais subjektais, kad nustatytų papildomus jūrų ir vidaus vandenų uostų bei operatorių finansavimo sprendimus.

EIB raginamas imtis šių veiksmų:

- toliau šiam sektoriui teikti finansavimą ir konsultacinę paramą ir palaikyti dialogą su Komisija, valstybėmis narėmis, bendrais finansuotojais ir pramonės atstovais, kad būtų daroma pažanga įgyvendinant strategijos prioritetus ir didinamos galimybės visų dydžių uostams ir įmonėms, visų pirma mažesniems operatoriams, uostams ir uostų sektoriuje veikiančioms mažosioms ir vidutinėms įmonėms, gauti finansavimą ir techninę pagalbą.

Valstybės narės ir regionai raginami imtis šių veiksmų:

- skatinti savo uostų plėtrą atsižvelgiant į vietos poreikius ir galimybes.

Pramonės sektoriaus suinteresuotieji subjektai raginami imtis šių veiksmų:

- įgyvendinti į ateitį orientuotas, nestandartines strategijas, kurios apimtų pažangiausias technologijas ir novatorišką tvarią praktiką.

V ramstis. SOCIALINĖ SANGLAUDA, IGŪDŽIAI IR KOKYBIŠKOS DARBO VIETOS

Komisija imsis šių veiksmų:

- toliau remis salų ir atokiausių regionų, visų pirma, susiduriančių su demografiniais iššūkiais, teritorinę sanglaudą ir sujungtumą;
- 2026 m. į būsimas salų ir pakrančių bendruomenių strategijas įtrauks politikos priemones, kuriomis siekiama, kad uostai labiau prisidėtų prie vietos bendruomenių ekonomikos, aplinkos apsaugos ir socialinių reikalų;
- nuo 2026 m. stiprins dialogus ir remis geriausios praktikos pavyzdžių kūrimą ir uostų ir miestų santykių stiprinimo gairių rengimą;
- 2026 m. remis mažus ir vidutinius uostus, šiuo tikslu parengdama konkrečias veiksmų gaires (2 priedas);
- 2026 m. paskelbs veiksmų gaires dėl energetikos pertvarkos ES žvejybos ir akvakultūros sektoriuose;
- 2027 m. padės rengti kvalifikuotus naujos kartos darbuotojus visuose mėlynosios pramonės sektoriuose, įskaitant uostų sektorių, įgyvendindama Mėlynosios kartų kaitos strategijoje numatytus veiksmus;
- iki 2027 m. parengs gaires dėl jūrų saugos teisės aktų taikymo laivuose dirbantiems uosto darbuotojams;
- nuo 2026 m. pagal programą „Europos horizontas“ remis tolesnius mokslinius tyrimus ir gaires dėl saugaus alternatyviųjų, atsinaujinančių išteklių ir mažo bei nulinio anglies dioksido pėdsako degalų tvarkymo uosto teritorijoje;

- iki 2027 m. parengs gaires dėl saugaus alternatyviųjų degalų tvarkymo ir mokymo medžiagą tokio tvarkymo klausimais.

Valstybės narės raginamos imtis šių veiksmų:

- remti infrastruktūrą, švarią energiją ir degalus, saugą ir tvarumo didinimą mažuosiuose ir vidutinio dydžio uostuose, visų pirma salose, atokiuose ir atokiausiuose regionuose;
- remti uostų saugos ir tvarumo didinimą ir užtikrinti, kad būtų įgyvendinami Sąjungos ir nacionalinės darbo teisės aktai ir kolektyvinės sutartys ir kad būtų laikomasi jų nuostatų.

Socialiniai partneriai ir kiti sektoriaus suinteresuotieji subjektai raginami imtis šių veiksmų:

- užmegzti tikslinę uostų sektoriaus įgūdžių partnerystę, kad būtų galima remti darbuotojų kvalifikacijos kėlimą, perkvalifikavimą ir įtrauktį.

Jūrų pramonės sektoriaus atstovai raginami imtis šių veiksmų:

- bendradarbiauti įgyvendinant Įgūdžių pakte numatytą didelio masto skaitmeninės ekosistemos partnerystę, kad uostų sektoriuje būtų remiamas skaitmeninių įgūdžių gerinimas;
- įsipareigoti dalyvauti Kibernetinio saugumo įgūdžių akademijos veikloje ir naudotis uostų specialistams skirta Europos kibernetinio saugumo įgūdžių sistemos priemone.