

Bruksela, 5 marca 2026 r.
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	4 marca 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW Strategia UE w sprawie portów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 112 final.

Załącznik: COM(2026) 112 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.3.2026 r.
COM(2026) 112 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Strategia UE w sprawie portów

{SWD(2026) 81 final}

1. WPROWADZENIE

Od tysięcy lat porty są miejscem spotkań i przepływu ludzi, towarów i idei. Ogromna skala działalności wokół portów doprowadziła do powstania znanych nam dzisiaj miast portowych, a zasięg portów jeszcze się poszerzył, umożliwiając handel regionalny i światowy. Obecnie **siła przemysłowa UE i jej zdolności eksportowe zależą od jej zdolności do ścisłego powiązania z globalnymi przepływami handlowymi**. Porty są zasadniczymi łącznikami między gospodarką europejską a rynkami międzynarodowymi. **Dla wysp oraz regionów przybrzeżnych i najbardziej oddalonych porty są również życiodajnymi arteriami, które należy chronić.**

Geopolityka przebiega bezpośrednio przez nasze łańcuchy dostaw, a nasze porty mają zasadnicze znaczenie dla **bezpieczeństwa i autonomii strategicznej Europy**. Porty muszą zwiększać przepustowość, obniżać emisyjność, wdrażać cyfryzację oraz wzmacniać bezpieczeństwo – wszystko to jednocześnie i na dużą skalę. **Mają one potencjał, by stać się ośrodkami nowych gałęzi przemysłu, czystej energii, klastrów innowacyjnych i już dziś odgrywają kluczową rolę w dostawach energii, obronności i niebieskiej gospodarce UE.**

Transformacja stwarza możliwości dla portów i gospodarki UE. Jednocześnie porty stają jednak przed nowymi zagrożeniami i obowiązkami – od zwalczania zorganizowanych siatek przestępczych, cyberzagrożeń i zagrożeń związanych z dronami po rozwiązywanie problemów związanych z udziałem podmiotów zagranicznych i intensyfikację konkurencji ze strony państw trzecich. W miarę jak światowe mocarstwa walczą o rozszerzenie lub ochronę swoich stref wpływów, istnieje ryzyko, że porty staną się polem walki. Musimy wzmocnić rolę portów jako konkurencyjnych węzłów handlowych i wspierać je jako infrastrukturę o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa gospodarczego UE oraz jako dostawców usług publicznych zapewniających odporność naszego społeczeństwa.

Porty UE przeładowują ponad 3,4 mld ton, czyli 74 % towarów wwożonych do Europy lub z niej wywożonych, oraz obsługują około 395 mln pasażerów rocznie¹. Każdego roku w UE odnotowuje się niemal 3 mln zawinięć do portów, co odpowiada 23 % wszystkich zawinięć do portów na całym świecie. Ich ślad gospodarczy wyraża się obrotem, który w 2022 r. osiągnął około 90 mld EUR, i około 423 000 bezpośrednimi miejscami pracy². Transeuropejska sieć transportowa opiera się na 283 portach morskich, 223 portach śródlądowych i 44 portach mieszanych. Małe i średnie porty świadczą ważne usługi w regionach najbardziej oddalonych, na obszarach odległych, wyspach i na wysoce wyspecjalizowanych rynkach. Podmioty portowe obejmują władze portowe, operatorów terminali, operatorów holowników, pilotów morskich, dostawców usług bunkrowania i portowych urządzeń odbiorczych, oferujących usługi przedsiębiorstwom żegludowym i logistycznym oraz innym zainteresowanym stronom.

W ramach szeroko zakrojonych konsultacji³ przedstawiciele branży, państwa członkowskie i inne zainteresowane strony potwierdzili potrzebę wzmocnienia konkurencyjności, zwiększenia roli portów w procesie transformacji energetycznej, dekarbonizacji, poprawy bezpieczeństwa i odporności, dostępu do finansowania, zwiększenia bezpieczeństwa portów oraz uczynienia portów bezpieczniejszym i lepiej chronionym miejscem pracy. Różnorodność

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

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

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Strategia-UE-w-sprawie-portow_pl.

portów pod względem wielkości, lokalizacji, obsługiwanych segmentów rynku, modeli zarządzania i zainteresowanych stron wymaga szerokiego i elastycznego podejścia.

Opierając się na polityce portowej z 2013 r., UE **podejmuje obecnie działania** mające na celu stworzenie ram dla przyszłości portów europejskich. Strategia UE w sprawie portów łączy bieżące i nowe inicjatywy, uproszczenia i wytyczne dotyczące wdrażania obowiązującego prawodawstwa⁴.



2. WZMOCNIENIE KONKURENCYJNOŚCI, INNOWACYJNOŚCI I CYFRYZACJI

2.1. *Utrzymanie globalnej konkurencyjności*

Niniejsza strategia wspiera porty UE w utrzymywaniu i zwiększaniu ich konkurencyjności. Koncentruje się ona na innowacjach i cyfryzacji, poprawie połączeń z zapleczem, wspólnych priorytetach finansowania unijnego, uproszczeniu przepisów oraz rozwijaniu nowych możliwości rynkowych.

Handel morski ma z natury charakter globalny. W związku z tym porty UE współpracują z portami na całym świecie, a jednocześnie konkurują z nimi, co sprawia, że relacje te są złożone i wieloaspektowe. Unijne porty i przedsiębiorstwa współpracują z portami państw trzecich w obszarach takich jak czysta energia i paliwa alternatywne, a także inwestują za granicą w ramach globalnych łańcuchów logistycznych. Działania te są wspierane przez szereg inicjatyw unijnych i międzynarodowych.

Na konkurencyjność portów wpływają zarówno czynniki kosztowe (w tym koszty energii, siły roboczej oraz inwestycje wspierane przez państwo), jak i czynniki pozakosztowe (zwłaszcza mające zastosowanie normy i przepisy). Nierówne ramy prawne (w odniesieniu do aspektów środowiskowych, społecznych i innych) oraz agresywne strategie inwestycyjne stanowią poważne zagrożenie dla zapewnienia równych warunków działania. Komisja przygotowuje się do aktualizacji unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w III kwartale 2026 r., a następnie do planowanego przeglądu rozporządzenia FuelEU Maritime. W aktualizacji tej

⁴ Strategia UE w sprawie portów dotyczy aspektów transportowych portów morskich i śródlądowych. Inne sektory niebieskiej gospodarki, w szczególności turystyka, rybołówstwo i przystanie morskie, są objęte Europejskim paktem na rzecz wszechoceanu, strategią UE na rzecz zrównoważonej turystyki oraz europejskimi strategiami na rzecz regionów najbardziej oddalonych, regionów przybrzeżnych i wysp.

uwzględnione zostaną między innymi wszelkie potencjalne kwestie związane z wdrażaniem, które mają wpływ na konkurencyjność portów europejskich, w szczególności ryzyko przekierowania ruchu do portów przeładunkowych poza UE.

Oprócz cen kluczowymi czynnikami konkurencyjności portów pozostają jakość usług oraz sprawne połączenia z zapleczem. UE dodatkowo wspiera ten sektor, określając priorytety finansowania (zob. załącznik 1). Za pośrednictwem swoich programów Unia wspiera inwestycje, które wzmacniają zrównoważony rozwój, konkurencyjność, łączność i odporność⁵. Dodatkowe środki dotyczące przemysłu morskiego i żeglugi morskiej przewidziano w strategii UE na rzecz przemysłu morskiego.

W niektórych przypadkach UE zapewnia również finansowanie dla portów w krajach kandydujących, a także dla projektów portowych państw trzecich w różnych aspektach. W niniejszej strategii Komisja określa jasne zasady (załącznik 1), które będą stanowić podstawę do **priorytetowego traktowania wzajemnie korzystnych inicjatyw w portach państw trzecich**. Komisja, ESDZ, instytucje finansowe UE i państwa członkowskie powinny stosować te zasady w swoich inicjatywach oraz poprawić koordynację i wymianę informacji zgodnie z unijnymi regułami konkurencji.

Dostęp do rynków portowych państw trzecich powinien opierać się na sprawiedliwych i niedyskryminujących warunkach dla operatorów z UE i krajów partnerskich; w szczególności UE rozważy, czy nadal przyznawać podmiotom zagranicznym dostęp do rynku w sektorach wrażliwych – takich jak usługi portowe – w przypadku gdy operatorzy z UE nie otrzymują porównywalnego dostępu w państwie trzecim. **Komisja będzie stosować zasady niniejszej strategii w negocjacjach dotyczących umów międzynarodowych i ram współpracy**. Będzie nadal dążyć do uzyskania dostępu do rynku w ramach negocjacji umów o wolnym handlu oraz, **wraz z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych (ESDZ), współpracować z państwami trzecimi w celu promowania sprawiedliwych warunków inwestowania i dostępu unijnych przedsiębiorstw do infrastruktury portowej i operacji portowych**. Oferenci z państw, które wykluczają operatorów z UE, lub z państw, z którymi UE nie zawarła umów zapewniających sprawiedliwy i niedyskryminacyjny dostęp, nie powinni korzystać z nieograniczonego dostępu do unijnych koncesji i zamówień publicznych dotyczących portów.

Ponadto **państwa członkowskie i ich organy normalizacyjne powinny odgrywać wiodącą rolę w ustanawianiu globalnych norm technicznych na odpowiednich forach międzynarodowych**, w tym w ramach ISO. **Komisja będzie wspierać te wysiłki za pomocą nowego obszaru prac dotyczącego innowacyjnych portów i terminali** w ramach Forum Wysokiego Szczebla ds. Normalizacji Europejskiej⁶.

⁵ Komisja udziela wsparcia za pośrednictwem strategii Global Gateway i inicjatyw forum ministerialnego dotyczącego czystej energii, takich jak zielone korytarze i węzły żeglugowe w ramach Global Gateway (GGGSCH) oraz korytarz gospodarczy Indie – Bliski Wschód – Europa (IMEC), lub projekty takie jak „Żegluga gotowa na przyszłość w Afryce”, a także potencjalne nowe inicjatywy w ramach Paktu na rzecz regionu śródziemnomorskiego. Strategiczne podejście UE do regionu Morza Czarnego usprawni współpracę z państwami trzecimi oraz organizacjami wielostronnymi i instytucjami finansowymi, przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności UE.

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

2.2. Zapewnienie bezpieczeństwa gospodarczego portów UE

Porty europejskie, jako światowi liderzy w dziedzinie transportu morskiego i łańcuchów logistycznych, przyciągają inwestycje. Chociaż inwestycje są mile widziane i potrzebne, mogą wiązać się z zagrożeniami dla bezpieczeństwa, w zależności od ich źródła. Udział podmiotów zagranicznych w strategicznych aktywach portowych lub wywieranie na nie wpływu może budzić uzasadnione wątpliwości co do długoterminowej zgodności z interesami bezpieczeństwa gospodarczego UE, zwłaszcza gdy zaangażowane są podmioty wspierane przez państwo. Komisja zajmuje się już kwestią wpływów zagranicznych i bezpieczeństwa gospodarczego za pomocą szeregu instrumentów horyzontalnych⁷ w celu zapewnienia, aby przedsiębiorstwa otrzymujące zagraniczne wsparcie państwa nie uzyskały nieuczciwej przewagi konkurencyjnej na rynku wewnętrznym UE.

We wspólnym komunikacie w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa gospodarczego UE⁸ wezwano do podjęcia przez UE bardziej stanowczych działań mających na celu ograniczenie własności, kontroli i eksploatacji infrastruktury krytycznej przez podmioty wysokiego ryzyka. Może to zmniejszyć ryzyko blokady technologicznej lub zależności od dostawców (wysokiego ryzyka). Może to również uniemożliwić podmiotom wysokiego ryzyka dostęp do inicjatyw finansowanych przez UE i wspierać rozwój zaufanych dostawców krytycznych podkomponentów.

Aby zapewnić spójne wdrażanie przepisów, Komisja **opracuje wytyczne dla państw członkowskich dotyczące oceny inwestycji zagranicznych zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami UE**. Będą one oparte na podejściu systemowym obejmującym wszystkich odpowiednich operatorów portów zgodnie z ich rolą w krytycznych łańcuchach dostaw, w szczególności w odniesieniu do portów objętych wymogami rozporządzenia w sprawie mobilności wojskowej. Wytyczne te ustanowią w szczególności progi i kryteria dotyczące wpływów zagranicznych, takich jak wpływ na decyzje strategiczne, kontrola działalności i zależność od dostawców wysokiego ryzyka w zakresie dostawy urządzeń. Następnie zostaną opracowane **ramy służące tworzeniu zestawień i monitorowaniu inwestycji zagranicznych w portach UE**, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych i komunikatem UE w sprawie bezpieczeństwa gospodarczego.

Z punktu widzenia obronności, zgodnie z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie mobilności wojskowej⁹, państwa członkowskie powinny **zapobiegać ryzyku związanemu z udziałem podmiotów zagranicznych i kontrolą strategicznej infrastruktury portowej podwójnego zastosowania oraz związanych z nią operacji, ograniczać to ryzyko i przeciwdziałać mu**. Odpowiednie porty powinny zostać poddane szczegółowej ocenie przez państwa członkowskie w celu ograniczenia ryzyka związanego z udziałem podmiotów zagranicznych, kontrolą operacyjną i wyposażeniem pochodzącym od dostawców wysokiego ryzyka. Ponadto państwa członkowskie mają ustanowić ramy umożliwiające terminowy dostęp do krytycznych zasobów transportowych, w tym portów, w przypadku gdy w wymaganym terminie nie można uruchomić środków alternatywnych takich jak zawieranie umów. **Państwa członkowskie powinny zapewnić możliwość uzyskania tymczasowej kontroli publicznej**

⁷ W tym rozporządzenia w sprawie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych, rozporządzenia w sprawie subsydiów zagranicznych, dyrektywy w sprawie odporności podmiotów krytycznych oraz dyrektywy NIS 2, która obejmuje również aspekty cyberbezpieczeństwa.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

lub tymczasowego prawa do użytkowania strategicznej infrastruktury, aktywów lub sprzętu podwójnego zastosowania na mocy prawa krajowego. Komisja przypomina o znaczeniu szybkiego przyjęcia wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie mobilności wojskowej i wzywa państwa członkowskie do zapewnienia pełnego i szybkiego wdrożenia niezbędnych środków.

2.3. Wprowadzanie innowacji do portów UE

Innowacje przyczyniły się do wzrostu efektywności i konkurencyjności w całym sektorze portowym. Szersze wykorzystanie powstających technologii, takich jak sztuczna inteligencja, w połączeniu z zapotrzebowaniem na innowacyjne rozwiązania pozwalające sprostać współczesnym wyzwaniom (zrównoważony rozwój, efektywność energetyczna, bezpieczeństwo i ochrona), otwiera drogę do bardziej innowacyjnych europejskich rozwiązań w portach. Pomimo znacznych nakładów UE na badania i długoterminowego finansowania badań naukowych i innowacji europejskie innowacyjne rozwiązania nie trafiają jednak do szerszego zastosowania rynkowego. Aby zapewnić wdrożenie po zakończeniu fazy pilotażowej, **Komisja położy większy nacisk na ten cel w przyszłych inicjatywach w ramach programu „Horyzont Europa”, w tym w ramach tematu przewodniego „Porty przyszłości”, na który przeznaczono środki w wysokości 21 mln EUR¹⁰, a także w przyszłych zaproszeniach do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”.**

Aby wesprzeć osiąganie tego celu, Komisja **wzmocni wiodącą pozycję technologiczną Unii w zakresie wykorzystania paliw alternatywnych, elektryfikacji, projektowania, modernizacji urządzeń, efektywności energetycznej i cyfryzacji, uwzględniając przy tym układy przekształcania energii, obieg zamknięty i rozwiązania cyfrowe.** Komisja będzie dążyć do zintensyfikowania współpracy publiczno-prywatnej w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” na lata 2028–2034 w obszarach priorytetowych, w oparciu o podejście portfelowe. W transporcie wodnym działanie to będzie wykorzystywać osiągnięcia obecnego współprogramowanego partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego (ZEWTP) z myślą o wzmocnieniu i rozszerzeniu zakresu działań UE w tej dziedzinie, aby wspierać synergię i efekt skali między dekarbonizacją, cyfryzacją, automatyzacją i obiegiem zamkniętym w szerszym ekosystemie wodnym.

Dzięki specjalnym warsztatom i wsparciu technicznemu BlueInvest¹¹ może pomóc w testowaniu nowych technologii, weryfikacji rynkowej, zapewnianiu pomocy technicznej oraz wspieraniu pozyskiwania funduszy i akceptacji rynkowej, zwłaszcza w przypadku małych i średnich portów. Ponadto nowa wspólnota wiedzy i innowacji ds. sektorów i ekosystemów wodnych i morskich działająca w ramach Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii (EIT) włączy porty do „trójkąta wiedzy i innowacji” łączącego uniwersytety, instytucje badawcze i przedsiębiorstwa.

Zainteresowane strony z sektora powinny **wspierać wdrażanie i upowszechnianie wyników badań finansowanych przez UE, dzielić się najlepszymi praktykami oraz rozwijać**

¹⁰ Projekt „Porty przyszłości”, w ramach programu prac „Horyzont Europa” na lata 2026–2027, propaguje powielanie rozwiązań w małych i średnich portach. Inicjatywa przewodnia „Strategiczny plan w dziedzinie technologii energetycznych” ogranicza ryzyko związane z technologiami paliw odnawialnych. W ramach programów „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa” przeznaczono łącznie 218 mln EUR na wsparcie innowacji w portach.

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

partnerstwa i nowe modele biznesowe, które wykraczają poza konkretne lub lokalne wyzwania. Powinny one uwzględniać szeroko pojęte wymagania rynkowe, w tym wymagania małych i średnich portów. Zachęca się również państwa członkowskie **do usprawnienia procedur planowania i wydawania pozwoleń, aby umożliwić szybkie wdrażanie innowacji w portach.**

2.4. Wydajne i cyfrowe operacje portowe i łańcuchy logistyczne

Wzrost średniego czasu oczekiwania w głównych portach UE w 2024 r.¹² świadczył o tym, że połączenia morskie są w coraz większym stopniu ograniczane przez wydajność terminali i połączenia z zapleczem, a nie tylko dostęp do morza¹³. Nieefektywne połączenia kolejowe i śródlądowe drogi wodne, w połączeniu z większymi statkami i ograniczoną przestrzenią, utrudniają operacje. Wzmocnienie tych połączeń może skrócić czas i koszty tranzytu, usprawnić łańcuchy dostaw i wesprzeć handel wewnątrz UE oraz z partnerami, w tym z portami śródziemnomorskimi.

Europejski obszar transportu morskiego (EMS) jest kluczowym elementem transeuropejskiej sieci transportowej. **W przyszłym planie prac dotyczącym EMS koordynator EMS priorytetowo potraktuje kwestię rozwoju zrównoważonych i ekologicznych węzłów i połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, będzie propagować współpracę między portami, ze szczególnym uwzględnieniem mniejszych portów, modernizację infrastruktury morskiej oraz integrację z transportem kolejowym i żegluga śródlądową.** Aby jeszcze bardziej wesprzeć przesunięcie międzygałęziowe, Komisja **zaostrzy przepisy dotyczące dostępu do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej**¹⁴ i zaproponuje **Plan działania w zakresie żeglugi śródlądowej (ŻŚ) na lata 2028–2034**, który skupi się również na portach śródlądowych.

Państwa członkowskie i zainteresowane strony z branży powinny uzupełniać te działania, nadając wyższy priorytet połączeniom z zapleczem za pośrednictwem kolei i śródlądowych dróg wodnych¹⁵. Zdolność do szybkiego dostosowywania się do współczesnych wyzwań i reagowania na nie stanowi kluczowy element konkurencyjności, dlatego też **koncesje portowe i umowy dzierżawy gruntów powinny zapewniać wystarczającą elastyczność.** Zachęca się państwa członkowskie do **usprawnienia procedur planowania przestrzennego i wydawania pozwoleń, aby umożliwić szybkie zagospodarowanie dodatkowych obszarów na użytek portów**, przy jednoczesnym zagwarantowaniu ochrony środowiska i zdrowia ludzkiego zgodnie z proponowanym rozporządzeniem w sprawie przyspieszenia ocen oddziaływania na środowisko¹⁶.

Aplikacje cyfrowe mogą zoptymalizować zawinięcia do portów, skrócić czas postoju i oczekiwania oraz zoptymalizować wykorzystanie zasobów, a jednocześnie ograniczyć emisje oraz poprawić bezpieczeństwo i ochronę. Unijne inicjatywy cyfrowe¹⁷ ułatwiają

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

¹³ Drewry, „Ports & Terminals Insight”, I kwartał 2025 r., 28.02.2025 r.

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

¹⁵ Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679, art. 29 rozporządzenia w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz z wykorzystaniem przepisów dotyczących konsultacji zawartych w rozporządzeniu w sprawie usług portowych.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Takie jak europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe), elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego (eFTI) oraz zbliżający się przegląd unijnego kodeksu celnego.

sprawozdawczość w relacjach B2G oraz procesy celne. Ponadto instrument „Łącząc Europę” – technologie cyfrowe wspiera wdrażanie technologii 5G w portach.

Wymiana danych między przedsiębiorstwami jest fragmentaryczna i często uzależniona od zastrzeżonego oprogramowania. Lepsza integracja systemów może poprawić widoczność łańcucha dostaw bez narzucania scentralizowanych platform i pozwoli chronić dotychczasowe inwestycje w infrastrukturę informatyczną. Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi¹⁸, **ustanowi unijne wytyczne dotyczące skutecznej wymiany danych w łańcuchu transportowym.**

2.5. Sprawnie funkcjonujący rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

Sprawnie funkcjonujący rynek wewnętrzny stanowi dla portów UE przewagę konkurencyjną. Wspiera również autonomię strategiczną Europy i chroni miejsca pracy w sektorze portowym. Polityka portowa UE z 2013 r.¹⁹ koncentrowała się na handlu i rynku wewnętrznym. Chociaż widać postępy, to niespójne wdrażanie przepisów dotyczących jednolitego rynku w poszczególnych państwach członkowskich, zmieniające się struktury rynku portowego i powolne procesy wydawania pozwoleń stanowią zagrożenie dla przewagi konkurencyjnej UE.

Unijne zasady pomocy państwa regulują kwestię finansowania portów przez państwa członkowskie oraz zapewniają jasność prawa, przejrzystość i przewidywalność. Zmienione przepisy dotyczące portów i połączeń morskich zawarte w decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym umożliwiają państwom członkowskim skuteczniejsze wspieranie mniejszych portów na wyspach oraz w regionach przybrzeżnych i najbardziej oddalonych²⁰. Porty muszą również stawiać czoła pojawiającym się wyzwaniom (bezpieczeństwo, cyberbezpieczeństwo, cyfryzacja, mobilność wojskowa i przekwalifikowanie pracowników portowych na potrzeby nowych technologii), a finansowanie inwestycji w tym celu nie powinno zakłócać konkurencji. Komisja dokonuje obecnie **przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 („ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych” – GBER)**. W tym kontekście, w stosownych przypadkach – również w świetle wyników konsultacji publicznych – Komisja oceni, **czy konieczna jest zmiana progów**, oraz **przedstawi dalsze wytyczne**, podając przykłady i wyjaśnienia interpretacyjne przepisów GBER, również w odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę portową. Wraz z przyszłymi wytycznymi w sprawie transportu lądowego i multimodalnego nowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze transportu ułatwi wsparcie publiczne dla infrastruktury transportu multimodalnego, która znajduje się w portach morskich i posiada połączenia kolejowe lub połączenia przez śródlądowe drogi wodne, co pozwoli poprawić połączenia z zapleczem.

Umowy koncesyjne i umowy dzierżawy gruntów zawierane z operatorami terminali portowych odgrywają kluczową rolę w przyciąganiu kapitału i zwiększaniu konkurencyjności portów europejskich. Umowy te zapewniają ramy dla inwestycji długoterminowych, umożliwiając portom prosperowanie i zaspokajanie pilnych potrzeb społecznych. Państwa

¹⁸ W ramach konsorcjum na rzecz europejskiej infrastruktury cyfrowej, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/pl/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

członkowskie i władze portowe powinny dążyć do zachowania **równowagi między zwrotem z inwestycji dla operatorów prywatnych a odpowiednimi zobowiązaniami umownymi** (czas trwania, przejrzyste i sprawiedliwe warunki przedłużenia, klauzule elastyczności) w celu zapewnienia odporności, bezpieczeństwa, ochrony i ograniczenia emisji. Komisja zapewni zgodność z zasadami rynku wewnętrznego we wszystkich portach UE.

Rosnąca integracja pionowa dużych operatorów logistycznych i żeglugowych zmienia tradycyjną strukturę rynku portowego. Integracja pionowa może poprawić przewidywalność rozwoju ruchu, a tym samym wspierać długoterminowe plany inwestycyjne, zapewnić efektywność i innowacje w łańcuchach logistycznych, obniżyć koszty transakcji i poprawić jakość usług dla użytkowników. Jednocześnie należy utrzymać efektywną konkurencję między operatorami zgodnie z obowiązującymi unijnymi przepisami dotyczącymi ochrony konkurencji i łączenia przedsiębiorstw. Komisja dokona **przeglądu wytycznych UE w sprawie łączenia przedsiębiorstw** w celu zapewnienia jasnych i zaktualizowanych wytycznych dotyczących stosowania unijnych przepisów dotyczących połączeń zarówno do horyzontalnych, jak i niehoryzontalnych skutków połączeń.

Działania przewodnie

- *Stosowanie zasad przewodnich w odniesieniu do finansowania i inwestycji UE w portach państw trzecich (załącznik 1).*
- *Opracowanie wytycznych dla państw członkowskich zawierających kryteria oceny inwestycji zagranicznych w portach zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami UE.*
- *Wspieranie cyfrowej i ekologicznej transformacji portów europejskich za pośrednictwem innowacji oraz propagowania zwiększania skali, powielania i upowszechniania innowacyjnych urządzeń i technologii portowych.*

3. PRZYSPIESZANIE TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ, ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ROZBUDOWA CZYSTYCH GAŁĘZI PRZEMYSŁU

3.1. Porty jako czynniki umożliwiające transformację energetyczną

Ponieważ około 40 % przeładowywanych towarów jest związanych z energią, porty stają się strategicznymi ośrodkami energetycznymi i przemysłowymi.

Elektryfikacja portów: podstawa dekarbonizacji

62 % ankietowanych europejskich portów morskich oferuje zasilanie energią elektryczną z lądu na co najmniej jednym miejscu postoju²¹, ale postępy są nierównomierne²² i utrzymują się ograniczenia przepustowości, podczas gdy należy się spodziewać wzrostu popytu²³. Komisja będzie nadal monitorować wdrażanie zasilania energią elektryczną z lądu za pośrednictwem EMSA i europejskiego obserwatorium paliw alternatywnych. W przyszłym **planie działania na rzecz elektryfikacji** Komisja **wprowadzi nowe środki wspierające elektryfikację portów**. Ponadto Komisja **będzie dążyć do większej przejrzystości**

²¹ ESPO, [Environmental Report 2025 \[Sprawozdanie dotyczące środowiska za 2025 r.\] - EcoPorts inSights 2025](#).

²² Głównie zasilanie energią elektryczną z lądu o niskim napięciu, podczas gdy zasilanie energią elektryczną z lądu o wysokim napięciu w przypadku większych statków jest nadal rzadkością.

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

w zakresie ustalania cen zasilania energią elektryczną z lądu oraz do lepszego prognozowania popytu.

Wraz ze wzrostem zapotrzebowania na energię elektryczną w portach kluczowe znaczenie będzie miała wystarczająca przepustowość sieci. **Państwa członkowskie powinny wspierać technologie nieprzewodowe i rozwiązania w zakresie inteligentnych sieci, procedury cyfrowe i lepsze wykorzystanie istniejących aktywów sieciowych.** Ponadto, zwłaszcza w przypadku małych i średnich portów, należy promować rozwiązania w zakresie zarządzania popytem. Zmieniony wniosek w sprawie TEN-E²⁴, wraz z rozporządzeniem w sprawie TEN-T, wspiera rozwój infrastruktury portowej i integrację energii z morskich źródeł odnawialnych. **Państwa członkowskie powinny wzmocnić synergię między TEN-T i TEN-E a innymi planami dotyczącymi sieci elektroenergetycznych,** zwłaszcza w odniesieniu do korytarzy energii z morskich źródeł odnawialnych. W tym kontekście przyszłe plany rozwoju sieci morskiej (ONDP) powinny uwzględniać potrzeby na lądzie, które należy odzwierciedlić również w krajowych planach rozwoju sieci na poziomie przesyłu i dystrybucji.

Wydawanie pozwoleń i przyspieszone podłączenia do sieci

Morskie farmy wiatrowe i instalacje pływające wymagają większych i wzmocnionych obiektów portowych na potrzeby montażu, magazynowania i uruchamiania, większej przestrzeni fizycznej i lepszego podłączenia do sieci. **Pakiet dotyczący europejskich sieci energetycznych²⁵ oraz wytyczne dotyczące efektywnych i terminowych przyłączeń do sieci²⁶ przyspieszą procesy podłączania do sieci w przypadku opłacalnych projektów,** również w portach niezależnie od ich wielkości. Transśródziennomorska inicjatywa współpracy w dziedzinie energii odnawialnej i czystych technologii (T-MED) będzie wspierać zrównoważoną łączność energetyczną między portami śródziennomorskimi. Nowa platforma planowania sieci dystrybucyjnej UE oraz dialog z operatorami systemów przesyłowych (OSP), operatorami systemów dystrybucyjnych (OSD) i krajowymi organami regulacyjnymi będą dotyczyły najlepszych praktyk w zakresie ustalania kolejności rozbudowy sieci, w tym przez powołanie specjalnych grup roboczych z udziałem użytkowników sieci, w tym portów, w procesie planowania sieci. W swoich ocenach poszczególnych przypadków **państwa członkowskie powinny również zakładać²⁷, że infrastruktura przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej – w tym zasilania energią elektryczną z lądu w portach – leży w nadrzędnym interesie publicznym, co ułatwi wdrażanie sieci na obszarach portowych.**

Porty jako wielopaliwowe centra produkcji i dostaw

W ramach regulacyjnych UE²⁸ i w Planie inwestycyjnym na rzecz zrównoważonego transportu podkreślono rolę portów we wprowadzaniu czystych paliw. Chociaż podejście wielopaliwowe zapewnia elastyczność i odporność, niepewny popyt na paliwa opóźnia inwestycje, w związku z czym ważne jest dopasowanie tych dwóch mechanizmów rynkowych. Podczas gdy inicjatywa FuelEU Maritime i środki propagowane w strategii UE na rzecz przemysłu morskiego skupiają się na aspekcie popytu, w odniesieniu do strony podażowej **Komisja**

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ „Pakiet dotyczący europejskich sieci energetycznych”, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Zawiadomienie Komisji „Wytyczne dotyczące efektywnych i terminowych przyłączeń do sieci” (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ W tym rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, rozporządzenie FuelEU Maritime, włączenie transportu morskiego do EU ETS, a także rozporządzenia w sprawie TEN-T i TEN-E.

rozważy – w kontekście przyszłego pakietu dotyczącego unii energetycznej – w jaki sposób propagować dostępność zrównoważonych paliw w portach. W ramach zbliżającego się przeglądu rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych²⁹ **rozważone zostaną środki mające na celu przyspieszenie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych dla transportu morskiego.** Jednocześnie należy zharmonizować w całej UE przepisy dotyczące bunkrowania ze źródeł odnawialnych i niskoemisyjnych, dostosowując je do unijnej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, aby uniknąć rozbieżności i zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym UE. W połączeniu ze skuteczną unijną bazą danych międzynarodowe przedsiębiorstwa żeglugowe będą w stanie śledzić paliwa odnawialne i niskoemisyjne, co umożliwi solidny ogólnounijny system certyfikacji i identyfikowalności, który skutecznie ogranicza ryzyko nieprawidłowości i nadużyć finansowych.

Pakt na rzecz regionu śródziemnomorskiego przyczyni się do upowszechnienia paliw niskoemisyjnych i odnawialnych w transporcie morskim, przy jednoczesnym zabezpieczeniu konkurencyjności portów UE. Po rozszerzeniu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na sektor morski można uruchomić znaczne i specjalne zasoby na finansowanie dekarbonizacji za pośrednictwem dochodów z ETS, które pochodzą ze sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie UE. Z uwagi na fakt, że państwa członkowskie są prawnie zobowiązane do wykorzystywania dochodów z EU ETS na inwestycje w działania w dziedzinie klimatu, Komisja **zdecydowanie zachęca państwa członkowskie do przeznaczania części dochodów z ETS na inwestycje w dekarbonizację sektora morskiego w całym klastrze morskim w Europie**³⁰. Aby zmaksymalizować wpływ i osiągnąć efekt synergii na szczeblu UE, w tym między właścicielami statków, stoczniami, dostawcami technologii i paliw oraz zainteresowanymi stronami z portów, Komisja **będzie koordynować wysiłki państw członkowskich i ułatwiać wymianę najlepszych praktyk**, w tym ewentualnie za pomocą wytycznych.

Aby ukierunkować planowanie inwestycji, **sojusz na rzecz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych (RLCF)** przeprowadzi do końca 2026 r. **ocenę zdolności przepustowej infrastruktury oraz przyszłych potrzeb w zakresie dostaw paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach i do portów.** Ponadto RLCF będzie zachęcać do dyskusji między właścicielami statków, przemysłem zrównoważonych paliw i instytucjami finansowymi, aby przyspieszyć produkcję i dostawy paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze wodnym. Porty mogą mieć zasadnicze znaczenie dla dolin wodorowych³¹, w których znajdują się transgraniczne terminale importu wodoru objęte siecią TEN-E. **Na początku 2026 r.** Komisja, w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia na rzecz Czystego Wodoru, **zleci badanie w celu wsparcia działań Komisji w ramach światowej koalicji na rzecz portów wodorowych** w ramach forum ministerialnego dotyczącego czystej energii.

Klasy przemysłowe i dzielenie się energią na obszarach portowych

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

³⁰ Na przykład na produkcję i wykorzystanie zrównoważonych paliw, poprawę efektywności energetycznej statków, odnowienie floty, inwestycje w innowacyjne czyste technologie morskie oraz zrównoważoną infrastrukturę i zasilanie energią elektryczną z lądu w portach.

³¹ Od 2019 r. wsparciem objęto 21 projektów, przeznaczając na ten cel środki w wysokości 253 mln EUR. „[Clean Hydrogen Partnership, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas](#)” [Partnerstwo na rzecz czystego wodoru, badanie dotyczące wodoru, portów i przemysłowych obszarów przybrzeżnych].

Porty są kluczowymi czynnikami umożliwiającymi rozwój europejskiego przemysłu opartego na czystej energii. Niemniej jednak rozdrobnione planowanie, ograniczona koordynacja między portami i z klastrami przemysłowymi, a także niepewność co do przyszłego zapotrzebowania na infrastrukturę energetyczną mogą spowolnić inwestycje i zmniejszyć efektywność systemu. **Komisja wzywa państwa członkowskie do wspierania zorganizowanej współpracy między portami a lokalnymi klastrami przemysłowymi** promującej wdrażanie odnawialnych źródeł energii, dzielenie się energią, ponowne wykorzystanie ciepła odpadowego, rozwiązania w zakresie magazynowania oraz rozwój skoncentrowanych na portach społeczności energetycznych i integrację z lokalnymi sieciami ciepłowniczymi i chłodniczymi. Komisja będzie **wspierać partnerstwa z portami, władzami lokalnymi i klastrami przemysłowymi**. Z podprogramu „Przejsie na czystą energię” programu LIFE finansowane będą projekty promujące lokalną współpracę energetyczną, a porty będą mogły składać wnioski w odpowiedzi na zaproszenia do składania wniosków zaplanowane na wiosnę 2026 r. i na rok 2027.

Komisja **zachęca do ściślejszej współpracy między portami, przedsiębiorstwami energetycznymi, operatorami sieci i władzami lokalnymi** oraz jest gotowa przedstawić nieformalne wytyczne dotyczące kwestii antymonopolowych³², z uwzględnieniem wytycznych Komisji w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych³³. Komisja **zorganizuje serię ukierunkowanych warsztatów dla portów** na temat praktycznego stosowania kluczowych przepisów UE dotyczących energii, integracji odnawialnych źródeł energii, efektywności energetycznej, zielonego wodoru i paliw alternatywnych³⁴ oraz wdrażania technologii morskich i technologii neutralnych emisyjnie, w tym zarządzania emisjami CO₂ i ich składowania.

3.2. *Poprawa zrównoważenia środowiskowego i uproszczenie procedur wydawania pozwoleń*

Porty są zarówno kluczowymi aktywami gospodarczymi, jak i obszarami wrażliwymi pod względem środowiskowym³⁵, co wymaga pogodzenia konkurencyjności z ochroną środowiska i dekarbonizacją. Ramy prawne UE³⁶ mają na celu osiągnięcie tej równowagi, m.in. dzięki temu, że przewidziano w nich szczególną elastyczność w przypadkach nadrzędnego interesu publicznego. Inne polityki UE wspierają ograniczenie zanieczyszczenia, odbudowę ekosystemów, rozwiązania oparte na zasobach przyrody i zrównoważoną niebieską gospodarkę. Obok dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i ram rozporządzenia w sprawie systematyki dotyczącej zrównoważonego rozwoju³⁷ rolę portów w ochronie ekosystemów morskich uznano w Europejskim pakcie na rzecz wszechoceanu³⁸ i Europejskiej strategii odporności gospodarki wodnej. W ramach szerszego dążenia do zwiększenia konkurencyjności w UE Komisja **podjmie szereg działań mających na celu uproszczenie**

³² Tak postąpiono w sprawie AT.40976 – APM Terminals, wytyczne z 9.7.2025 r. (COM(2025) 4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Z uwzględnieniem biopaliw i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (RFNBO).

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

³⁶ Oparte na dyrektywach siedliskowej i ptasiej, dyrektywie w sprawie jakości powietrza, rozporządzeniu o odbudowie zasobów przyrodniczych oraz uzupełnione dyrektywą w sprawie planowania przestrzennego obszarów morskich i dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej.

³⁷ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (w szczególności działalność 6.16).

³⁸ „Europejski pakt na rzecz wszechoceanu”, COM(2025) 281 final.

obciążeń regulacyjnych przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony środowiska. Komisja dokona przeglądu aktu delegowanego w sprawie unijnej systematyki dotyczącej zmiany klimatu, aby poprawić użyteczność technicznych kryteriów kwalifikacji oraz uprościć i zaktualizować te kryteria w celu odzwierciedlenia zmian politycznych, legislacyjnych i technologicznych.

Proponowane **rozporządzenie w sprawie przyspieszenia ocen oddziaływania na środowisko**³⁹ umożliwi przyspieszenie przeprowadzania tych ocen dzięki cyfryzacji, skróceniu terminów, łączeniu ocen oraz wprowadzeniu pojedynczych punktów kontaktowych. **Projekty dotyczące dekarbonizacji portów o strategicznym znaczeniu dla UE mogą korzystać z milczącej zgody oraz priorytetowego traktowania w zakresie procedur i postępowań sądowych.**

Plan działania RESourceEU wspiera porty, aby stały się strategicznymi ośrodkami działalności o obiegu zamkniętym, takiej jak recykling złomu lub materiałów kompozytowych na dużą skalę, przetwarzanie i recykling materiałów zaawansowanych, wykorzystując w tym celu czystą energię⁴⁰. Wraz z przejściem na czyste paliwa zmienia się charakter strumieni odpadów niebezpiecznych, co wymaga stosownych obiektów do ich odbioru. Zmieniona ramowa dyrektywa wodna⁴¹ zapewnia państwom członkowskim elastyczność w zakresie wydawania pozwoleń na projekty o krótkotrwałym oddziaływaniu lub działania powodujące pogorszenie stanu chemicznego jednolitych części wód, które nie powodują wzrostu ogólnego zanieczyszczenia⁴². W 2026 r. Komisja wyda dalsze wytyczne dotyczące wydawania pozwoleń na podstawie ramowej dyrektywy wodnej. **Państwa członkowskie powinny stosować, w razie potrzeby, przepisy ramowej dyrektywy wodnej dotyczące rozwoju portów oraz zapewnić terminowe wdrożenie nowych przepisów środowiskowych dotyczących zanieczyszczenia morza spowodowanego żegluga w portach.**

Zachęca się państwa członkowskie, aby w ramach realizacji swoich krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu oraz krajowych programów ograniczania zanieczyszczenia powietrza zajęły się kwestią emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza w portach. Identyfikacja i ocena źródeł emisji i innych zanieczyszczeń stanowi wyzwanie ze względu na złożoność działalności portowej⁴³. Projekty finansowane przez UE uwypukliły potrzebę przyjęcia uzgodnionego podejścia, wspólnej metodyki i jej stosowania. Komisja będzie dążyć do zwiększenia spójności pod względem pomiaru emisji w portach oraz sprawozdawczości w tym zakresie, wspierając te działania dalszymi badaniami naukowymi i innowacjami.

Działanie przewodnie

- Przyspieszenie procedur wydawania pozwoleń i zapewnienie szybszych procedur oceny strategicznych projektów związanych z portami w dziedzinie energii, recyklingu i dekarbonizacji za pośrednictwem pakietu dotyczącego europejskich sieci energetycznych i pakietu zbiorczego dotyczącego ochrony środowiska.*

³⁹ COM(2025) 391 final.

⁴⁰ Plan działania RESourceEU, COM(2025) 945 final.

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

⁴² Na przykład przemieszczanie już zanieczyszczonej wody lub osadów.

⁴³ Brak danych na temat jakości powietrza: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

- *Przyspieszenie elektryfikacji portów, zapewnienie terminowego i niedyskryminacyjnego dostępu do sieci.*
- *Promowanie partnerstw na rzecz współpracy energetycznej na obszarach portowych i wokół nich w celu zrównoważonego wykorzystania energii, w tym wodoru.*

4. OCHRONA I ZABEZPIECZENIE PORTÓW

4.1. Bezpieczeństwo wewnętrzne

Zmieniająca się sytuacja geopolityczna spowodowała nasilenie się terroryzmu, sabotażu, przestępczości zorganizowanej i korupcji, a także doprowadziła do pojawienia się w całej Europie cyberzagrożeń i zagrożeń hybrydowych, jak również dronów powietrznych i wodnych. Coraz szerszy zakres działań sabotażowych i hybrydowych ze strony Rosji, które utrzymują się poniżej progu ataku zbrojnego, w coraz większym stopniu wykazuje cechy porównywalne z terroryzmem sponsorowanym przez państwo. Region Morza Bałtyckiego i jego porty pozostają w szczególności narażone na działania w ramach rosyjskiej wojny hybrydowej. Należy systematycznie wykorzystywać unijne i krajowe ramy prawne dotyczące zwalczania terroryzmu i wojny hybrydowej, a w stosownych przypadkach poddawać je przeglądowi⁴⁴. Konieczna jest współpraca między odpowiednimi organami, aby jeszcze bardziej zintensyfikować walkę z obchodzeniem środków ograniczających i wspierać skuteczne reagowanie UE.

Komisja **zaktualizuje istniejące wytyczne** dotyczące przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego, **tak aby odpowiednio uwzględniały wszystkie istotne zagrożenia**, w tym cyberzagrożenia i zagrożenia hybrydowe, nielegalny handel i złośliwe wykorzystanie dronów niewojskowych, przy wsparciu takich agencji jak Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i Agencja UE ds. Cyberbezpieczeństwa (ENISA). **Aby zapewnić ochronę portów na poziomie globalnym przed takimi zagrożeniami, Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi UE w celu opracowania zaktualizowanych międzynarodowych wytycznych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).** Należy usprawnić gromadzenie i analizę danych, aby przeciwdziałać zagrożeniom związanym z terroryzmem i przestępczością zorganizowaną w zakresie przemytu prowadzonego za pośrednictwem terminali pasażerskich i komercyjnego transportu morskiego. Pracownicy portowi muszą być lepiej wyszkoleni i chronieni jako partnerzy w zwalczaniu przestępczości zorganizowanej oraz cyberzagrożeń i zagrożeń hybrydowych.

W dokumencie pt. „**ProtectEU: europejska strategia bezpieczeństwa wewnętrznego**”⁴⁵ podkreślono, że porty stały się głównym celem zagrożeń zewnętrznych, oraz przewidziano działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego mające przeciwdziałać wykorzystywaniu dronów i aktom sabotażu, w tym wobec kabli podmorskich, a także wzmocnić bezpieczeństwo portów i łańcuchów dostaw, również w państwach sąsiadujących. **Strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego** dotyczy odporności i ochrony portów jako krytycznej infrastruktury morskiej. Aby przeciwdziałać przenikaniu

⁴⁴ Komunikat w sprawie wschodnich regionów UE graniczących z Rosją, Białorusią i Ukrainą, COM(2026) 82 final.

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

grup przestępczych, w 2026 r. Komisja **przedstawi unijną strategię antykorupcyjną**, opierając się na dyrektywie w sprawie zwalczania korupcji.

Sojusz portów europejskich zwalcza nielegalny obrót środkami odurzającymi i przestępczość zorganizowaną, łącząc organy ścigania, organy celne, władze portowe i przemysł. Wzmacnia odporność portów przez współpracę, wymianę najlepszych praktyk i identyfikowanie luk operacyjnych. W oparciu o te prace **Komisja proponuje unijne ramy dotyczące sprawdzania przeszłości pracowników portów. Działania w zakresie bezpieczeństwa zostaną również rozszerzone na porty śródlądowe, w tym porty nieobjęte kodeksem ISPS, i będą realizowane we współpracy z komisjami rzecznyymi. Komisja opublikuje najlepsze praktyki w zakresie zapobiegania nielegalnemu obrotowi środkami odurzającymi i zbada możliwość dalszej współpracy z krajami kandydującymi.**

Kwestie zapobiegania zanieczyszczeniu ładunków i przenikaniu grup przestępczych oraz wykrywania tych zjawisk należy rozwiązać już w portach poza UE, z których statki wypływają. Wymaga to **opracowania wspólnie przez Komisję i ESDZ ram regionalnych dotyczących współpracy z państwami trzecimi w zakresie poprawy bezpieczeństwa portów, w oparciu o wspólną odpowiedzialność i w miarę możliwości przy wsparciu ze strony strategii Global Gateway lub innych instrumentów współpracy. W tym kontekście przeprowadzone zostaną ukierunkowane oceny portów państw trzecich wysokiego ryzyka, które będą miały na celu zidentyfikowanie i usunięcie luk w zakresie bezpieczeństwa, poprawę wymiany informacji oraz – w przypadku gdy poważne niedociągnięcia pozostają nierozwiązane – przewidzenie możliwych reakcji.** System ten może sprzyjać rozwijaniu opartych na zaufaniu partnerstw z państwami trzecimi w celu przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa w portach.

Większe ujednolicenie kontroli celnych we wszystkich portach UE w połączeniu z udoskonalonymi protokołami bezpieczeństwa na całym świecie może chronić strony z UE i infrastrukturę krytyczną UE za pomocą takich instrumentów jak odmowa załadunku. Komisja będzie pracować nad wymianą informacji między sektorem publicznym a prywatnym – między służbami celnymi a przedsiębiorstwami zajmującymi się logistyką morską – na temat nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i nielegalnego handlu. Ponadto Komisja jest gotowa ocenić, w jakim stopniu instrumenty ochrony konkurencji mogą wspierać stosowanie wytycznych lub najlepszych praktyk opracowanych przez sojusz portów europejskich. Zgodnie z wnioskiem w sprawie reformy celnej UE nowy Urząd UE ds. Celnych i unijne centrum danych celnych umożliwią organom celnym przeprowadzanie analizy ryzyka na poziomie UE oraz zajęcie się międzynarodowymi łańcuchami dostaw, w tym handlem elektronicznym, przez organy celne i inne organy ścigania za pomocą skutecznych kontroli i weryfikacji zgodności.

Ponadto Komisja wspiera państwa członkowskie we wdrażaniu rygorystycznych środków sanitarnych i fitosanitarnych w portach. Komisja jest zdecydowana udoskonalić te mechanizmy i wzywa państwa członkowskie do wzmocnienia i usprawnienia środków kontroli przywożonych towarów. Państwa członkowskie **powinny priorytetowo traktować wdrażanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego, przyjąć najlepsze praktyki stosowane przez partnerstwo publiczno-prywatne w ramach sojuszu portów europejskich w celu zwalczania przestępczości zorganizowanej (w tym nielegalnego**

obrotu środkami odurzającymi) i korupcji oraz kompleksowo zająć się kwestią bezpieczeństwa portów, zapewniając wystarczającą liczbę pracowników ochrony i niezbędne inwestycje.

4.2. Zwiększanie odporności i gotowości portów oraz sieci logistycznych

Zagrożenia związane ze zmianą klimatu, takie jak podnoszenie się poziomu mórz, burze na obszarach przybrzeżnych i susze, a także degradacja środowiska, prowadzą do zwiększonego ryzyka powodzi i intruzji wód słonych, co wpływa na żeglowność, stan infrastruktury portowej oraz niezawodność, efektywność i bezpieczeństwo operacji w portach i dokach. Aby wesprzeć państwa członkowskie w opracowywaniu planów zwiększania gotowości i odporności, **w 2026 r. Komisja przedstawi Europejskie zintegrowane ramy na rzecz odporności na zmiany klimatu.**

Państwa członkowskie są zobowiązane do przyjęcia i wdrożenia krajowych strategii i planów przystosowawczych⁴⁶. Ze względu na swoją podatność na zagrożenia i znaczenie strategiczne **porty powinny opracować własne plany odporności na zmianę klimatu.** Plany te powinny również pomóc w przeciwdziałaniu degradacji środowiska. Podczas budowy nowych portów lub modernizacji portów istniejących, a także podczas rozwijania infrastruktury i działalności operacyjnej w punktach styku z sieciami logistycznymi należy kierować się wytycznymi dotyczącymi uodporniania na zmiany klimatu w odniesieniu do infrastruktury oraz zasadami uwzględniania „odporności na zmianę klimatu już w fazie projektowania”. W ramach europejskiego obszaru transportu morskiego ułatwiona zostanie **wymiana najlepszych praktyk w zakresie działań na rzecz odporności na zmianę klimatu w portach.**

Wypadki i zdarzenia będące wynikiem złych zamiarów stanowią poważne zagrożenie dla infrastruktury UE. Sieć transportowa jest tylko tak silna, jak jej najsłabsze ogniwo, dlatego też zapewnienie odpowiedniej nadmiarowości i alternatywnych połączeń w sieci TEN-T ma kluczowe znaczenie dla ochrony łańcuchów dostaw, zapobiegania systemowym wstrząsom gospodarczym oraz zapewnienia mobilności wojskowej i gotowości obronnej. Aby chronić porty przed zagrożeniami naturalnymi i spowodowanymi przez człowieka, państwa członkowskie **powinny uwzględnić porty przy wdrażaniu dyrektywy w sprawie odporności podmiotów krytycznych (dyrektywa CER)**⁴⁷. Przyszłe wytyczne dotyczące podmiotów krytycznych ułatwią zapewnienie ich ochrony oraz bezpieczeństwa personelu. Zgodnie ze strategią na rzecz unii gotowości organy powinny zwiększać świadomość wysokiego poziomu ryzyka wśród społeczności zamieszkujących obszary portowe, aby mieszkańcy byli przygotowani do skutecznego reagowania w razie wystąpienia incydentów.

Koordinator EMS ułatwi opracowywanie planów zwiększania odporności w odniesieniu do połączeń morskich i połączeń z zapleczem we współpracy z innymi koordynatorami europejskich korytarzy transportowych. Państwa członkowskie powinny ponadto priorytetowo traktować interoperacyjność portów w ramach systemu kolei UE, a także osiągnięcie „dobrych warunków nawigacyjnych” do 2030 r. w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych. Pozwoli to rozwiązać problemy związane z odpornością

⁴⁶ Art. 5 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

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

śródlądowych dróg wodnych, ograniczeniami przepustowości kolei, wąskimi gardłami w terminalach i na granicach oraz słabą koordynacją między zarządcami infrastruktury.

Na Morzu Bałtyckim, Morzu Czarnym i Morzu Śródziemnym coraz częściej dochodzi do przypadków zagłuszania i spoofingu globalnych systemów nawigacji satelitarnej (GNSS), które mogą prowadzić do kolizji na morzu lub w portach. Wprowadzone niedawno uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej Galileo, a także usługa monitorowania zakłóceń częstotliwości radiowych, przewidziana w proponowanym Europejskim Funduszu Konkurencyjności (EFK), pomagają przeciwdziałać temu rosnącemu zagrożeniu⁴⁸.

Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby towary o znaczeniu krytycznym były przeladowywane i przechowywane zgodnie z wymogami mobilności wojskowej, unijną strategią gromadzenia zapasów⁴⁹ i systemem bezpieczeństwa dostaw wprowadzonym w ramach Programu na rzecz europejskiego przemysłu obronnego. Porty, a w szczególności mniejsze porty, są ważne z punktu widzenia gotowości UE i powinny odgrywać ważną rolę, gdy państwa członkowskie **optymalizują tworzenie zestawień, wymianę informacji i koordynację w celu tworzenia i ochrony zapasów oraz minimalizowania zakłóceń.** Plan działania w zakresie bezpieczeństwa dronów i zabezpieczeń antydronowych⁵⁰ zapewnia zestaw narzędzi obejmujący testy warunków skrajnych infrastruktury krytycznej, zwiększoną orientację w obszarze morskim oraz skoordynowaną gotowość do przeciwdziałania dronom.

Państwa członkowskie powinny chronić i wzmacniać wrażliwą infrastrukturę, nadbudowę i wyposażenie oraz rozwiązać problem wąskich gardel, a także zintensyfikować działania na rzecz wzmocnienia swojej infrastruktury krytycznej. Państwa członkowskie powinny zapewnić wystarczającą nadmiarowość i zdolność do amortyzowania krótko- i średnioterminowych zakłóceń w swoim łańcuchu logistycznym i dostawach towarów o znaczeniu krytycznym, umożliwiając w szczególności najbardziej wrażliwym węzłom mobilności wojskowej osiągnięcie odpowiedniego poziomu operacyjnego.

4.3. *Autonomia cyfrowa na rzecz bezpieczeństwa gospodarczego*

Systemy cyfrowe, zarządzanie ruchem oraz platformy logistyczne portów stają się infrastrukturą strategiczną. Ten, kto kontroluje dane, kontroluje również przepływy. Wymiana danych może ujawniać poufne informacje handlowe użytkowników portu i często jest uzależniona od zagranicznego sprzętu i oprogramowania, przy czym znaczna część danych Unii jest przechowywana poza jej granicami. Przestępcy i nieprzyjazne podmioty państwowe w coraz większym stopniu wykorzystują nieodłączne słabe punkty systemów i procesów cyfrowych do nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i przeprowadzania cyberataków.

Chociaż kwestie cyberbezpieczeństwa wymagają specjalnych działań, UE musi zwiększyć i osiągnąć suwerenność cyfrową w odniesieniu do danych, które stanowią podstawę transportu

⁴⁸ Systemy obserwacji Ziemi z przestrzeni kosmicznej, takie jak Copernicus, mogą przyczynić się do monitorowania bezpieczeństwa portów.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

cywilnego i wojskowego. Oznacza to stosowanie, w celu uniknięcia jakichkolwiek form nacisku, bezpiecznych rozwiązań w zakresie automatyzacji, infrastruktury chmurowej i obliczeniowej, wykorzystanie sztucznej inteligencji i łączności nowej generacji (5G/6G, GNSS) ze względu na ich wyjątkową zdolność do spełniania rygorystycznych wymogów dotyczących małych opóźnień i dużej przepustowości, niezbędnych do obsługi usług o znaczeniu krytycznym.

UE potrzebuje również przeszkolonych operatorów i pracowników, świadomych ich kluczowej roli w zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania unijnych sieci infrastruktury krytycznej. Nowy nacisk na autonomię cyfrową, w połączeniu ze strategią na rzecz przemysłu morskiego, zapewni unijnym przedsiębiorstwom i przedsiębiorcom możliwości opracowywania i wdrażania przyszłych rozwiązań cyfrowych służących wykrywaniu działalności przestępczej i przeciwdziałaniu jej.

Aby wzmocnić autonomię cyfrową portów w obecnych wieloletnich ramach finansowych, **Komisja będzie wspierać inicjatywy badawczo-rozwojowe mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa wymiany i przechowywania danych dla portów i zainteresowanych stron w multimodalnych łańcuchach logistycznych.** We współpracy z państwami członkowskimi, sektorem transportowym, logistycznym i branżą informatyczną Komisja **będzie propagować i wspierać rozwiązania mające na celu zapewnienie suwerenności UE w zakresie danych mających podstawowe znaczenie dla jej kluczowego transportu cywilnego i wojskowego, jak również będzie dążyć do współpracy z krajami o podobnych poglądach.**

4.4. Cyberbezpieczeństwo

Złożona infrastruktura portów oraz postępująca cyfryzacja stwarzają poważne ryzyka w cyberprzestrzeni⁵¹ dla łańcuchów dostaw i infrastruktury krytycznej UE, budząc obawy związane z kontrolą kluczowych systemów przez dostawców wysokiego ryzyka. Proces wdrażania wspierają wytyczne Agencji Unii Europejskiej ds. Cyberbezpieczeństwa (ENISA) dotyczące zarządzania ryzykiem dla cyberbezpieczeństwa w portach⁵² oraz wytyczne Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) dotyczące cyberbezpieczeństwa na pokładach statków⁵³. Komisja będzie **nadal współpracować z IMO w celu przyspieszenia harmonizacji globalnych norm cyberbezpieczeństwa dla sektora morskiego w drodze nieobowiązkowego kodeksu cyberbezpieczeństwa.** ENISA zaktualizuje wytyczne dotyczące zarządzania ryzykiem dla cyberbezpieczeństwa w portach, dodając najnowocześniejsze środki oraz uwzględniając najnowsze zmiany w polityce UE, takie jak dyrektywa NIS 2.

Wspólnie z grupą współpracy NIS i agencją ENISA Komisja przeprowadzi **skoordynowaną na szczeblu Unii ocenę ryzyka w cyberprzestrzeni w portach, aby zidentyfikować zagrożenia dla cyberbezpieczeństwa i zalecić środki ograniczające ryzyko.** W ramach przeglądu aktu o cyberbezpieczeństwie Komisja proponuje ramy bezpieczeństwa zaufanego łańcucha dostaw ICT. Na podstawie oceny ryzyka związanego z bezpieczeństwem przeprowadzonej na szczeblu Unii umożliwiłyby one wprowadzenie proporcjonalnych ograniczeń wobec dostawców wysokiego ryzyka w unijnej infrastrukturze krytycznej. Komisja

⁵¹ Cyberbezpieczeństwo morskie jest objęte dyrektywą NIS 2 i aktem w sprawie cybersolidarności, a na szczeblu międzynarodowym – kodeksem ISPS IMO.

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>.

przeprowadzi skoordynowane testy gotowości i ćwiczenia w portach oparte na konkretnych scenariuszach ryzyka w cyberprzestrzeni.

W celu wymiany najlepszych praktyk i informacji Komisja jest gotowa współpracować z państwami członkowskimi w ramach **specjalnego forum zrzeszającego organy państw członkowskich ds. cyberbezpieczeństwa oraz organy administracji morskiej i władze portowe**, w oparciu o grupę współpracy NIS ustanowioną na mocy art. 14 dyrektywy (UE) 2022/2555. Mogłoby to obejmować zagrożenia cyberbezpieczeństwa, incydenty, podatności, zdarzenia potencjalnie wypadkowe, działania uświadamiające, szkolenia, ćwiczenia i umiejętności, budowanie zdolności, normy i specyfikacje techniczne, ze szczególnym uwzględnieniem małych i średnich portów. Planowane jest zaangażowanie agencji ENISA, EMSA i odpowiednich zainteresowanych stron oraz koordynacja z partnerstwami publiczno-prywatnymi, takimi jak Europejski Ośrodek Wymiany i Analizy Informacji Morskich (EM-ISAC), i inicjatywami regionalnymi, takimi jak Czarnomorskie Centrum Bezpieczeństwa Morskiego. W zbiorczym pakiecie cyfrowym proponuje się ustanowienie pojedynczego punktu kontaktowego na potrzeby obowiązkowego zgłaszania incydentów cyberbezpieczeństwa.

Działania przewodnie

- *Aktualizacja istniejących wytycznych dotyczących bezpieczeństwa portów w celu odpowiedniego uwzględnienia wszystkich istotnych zagrożeń.*
- *Opracowanie wspólnie z ESDZ regionalnych ram współpracy z państwami trzecimi w zakresie poprawy bezpieczeństwa portów oraz praca nad większym ujednoliceniem kontroli celnych we wszystkich portach UE i wprowadzeniem udoskonalonych protokołów bezpieczeństwa na całym świecie.*
- *Zaproponowanie unijnych ram dotyczących sprawdzania przeszłości pracowników portów.*
- *Utworzenie forum zrzeszającego organy państw członkowskich ds. cyberbezpieczeństwa oraz organy administracji morskiej i władze portowe w celu wymiany informacji i najlepszych praktyk.*
- *Przeprowadzenie skoordynowanej na szczeblu Unii oceny ryzyka związanego z bezpieczeństwem, aby zidentyfikować ryzyka w cyberprzestrzeni i zalecić odpowiednie środki ograniczające te ryzyka.*

5. DOSTĘP DO FINANSOWANIA I INWESTYCJI

Jedynie połączenie finansowania unijnego, krajowego i prywatnego, wspierane przez przewidywalne ramy regulacyjne i narzędzia ograniczania ryzyka, pozwoli sprostać wyzwaniom i zmieniającym się rolom, przed jakimi stoją porty. Zainteresowane strony przedstawiły szacunki potrzeb inwestycyjnych⁵⁴ oparte na wzroście przepływów handlowych, działaniach na rzecz dekarbonizacji, zwiększających się rozmiarach statków oraz wymogach w zakresie zrównoważonego rozwoju i odporności. Do przeszkód w finansowaniu należą: kwestia dostępu do bezpiecznego finansowania, rosnące koszty oraz długotrwałe i kosztowne procedury wydawania pozwoleń.

⁵⁴ ESPO szacuje je na 80 mld EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

Finansowanie publiczne, w stosownych przypadkach zgodnie z zasadami pomocy państwa, ogranicza ryzyko ponoszone przez inwestorów prywatnych, umożliwiając realizację projektów o znacznej wartości publicznej i podejmując wyzwania społeczne. Finansowanie publiczne jest jednak ograniczone i **musi być ukierunkowane, aby zmaksymalizować jego wpływ (zob. załącznik 1 dotyczący zasad finansowania).**

Od 2014 r. UE wspiera projekty portowe dotyczące energii, zrównoważonego rozwoju, łączności, innowacji i innych aspektów w ramach kilku instrumentów i przeznaczyła na ten cel około 10 mld EUR na wdrożenie i ponad 200 mln EUR na badania naukowe i innowacje, w tym w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, EFRR i programów spójności, a także „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa”⁵⁵. **W zaproszeniu do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na 2026 r. Komisja priorytetowo potraktuje również wsparcie na rzecz rozwoju zasilania energią elektryczną z łądu w portach.**

W kolejnych wieloletnich ramach finansowych (2028–2034) inwestycje w portach mogą być wspierane za pomocą szeregu instrumentów: proponowany **Europejski Fundusz Konkurencyjności (EFK)** mógłby obejmować inwestycje w czystą, bezpieczną, mającą podwójne zastosowanie, multimodalną i niezależną cyfrową infrastrukturę, nadbudowę oraz wyposażenie portów, w tym infrastrukturę ładowania i niebieską technologię. **Instrument „Łącząc Europę” na lata 2028–2034 (CEF3)**, którego proponowany budżet na transport wynosi 51,5 mld EUR, będzie kluczowym instrumentem UE, a porty będą stanowić część priorytetów finansowania w zakresie łączności transgranicznej⁵⁶. Przyszły program **„Horyzont Europa” na lata 2028–2034** powinien wspierać innowacje w portach.

Zgodnie z proponowanym rozporządzeniem regulującym **plany partnerstwa krajowego i regionalnego** jeden z celów szczegółowych obejmuje środki wzmacniające unijną infrastrukturę transportową i przyczyniające się do ukończenia TEN-T przy jednoczesnej dekarbonizacji i poprawie łączności, bezpieczeństwa i dostępności na obszarach oddalonych, peryferyjnych i słabiej połączonych. Dzięki dostępnym funduszom **państwa członkowskie i regiony będą mogły, w zależności od lokalnych potrzeb i uwarunkowań, wspierać rozwój swoich portów.**

Jak określono w strategii UE na rzecz przemysłu morskiego, Fundusz Innowacyjny, finansowany z EU ETS, ogłosi w 2027 r. specjalne zaproszenie do składania wniosków dotyczących sektora morskiego, z którego mogą również skorzystać projekty realizowane w portach.

W latach 2014–2025 Grupa Europejskiego Banku Inwestycyjnego (grupa EBI) przeznaczyła około 2,8 mld EUR z zasobów własnych na wsparcie projektów dotyczących portów morskich i śródlądowych, w tym projektów dotyczących odporności na zmianę klimatu, dekarbonizacji, spójności, innowacji, cyfryzacji, bezpieczeństwa i obrony, morskich odnawialnych zasobów

⁵⁵ CEF-T (3,9 mld EUR), CEF-E (856 mln EUR), programy EFRR i Funduszu Spójności (3,7 mld EUR), Fundusz Innowacyjny (870 mln EUR), „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa” (218 mln EUR). Program InvestEU przyciągnął 200 mln EUR na projekty portowe oraz 730 mln EUR na projekty związane z cyfryzacją i wychwytywaniem i składowaniem dwutlenku węgla istotne dla portów. Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) zapewnia w niektórych państwach członkowskich znaczne wsparcie dla projektów dotyczących zasilania energią elektryczną z łądu i zazieleniania portów.

⁵⁶ W ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2028–2034 zaproponowano budżet w wysokości 29,9 mln EUR na cele szczegółowe dotyczące energii (COM(2025) 547).

energii i paliw alternatywnych⁵⁷. Komisja zwróci się do jednostki doradczej EBI o zapewnienie wsparcia w zakresie budowania zdolności skierowanego w szczególności do małych i średnich portów należących do sieci TEN-T. Ponadto Komisja będzie współpracować z krajowymi bankami i instytucjami prorozwojowymi oraz prywatnymi zainteresowanymi stronami z sektora finansowego w celu określenia dodatkowych rozwiązań w zakresie finansowania zgodnie z priorytetami, kryteriami i warunkami określonymi w niniejszej strategii.

W dynamicznie zmieniającym się krajobrazie światowego sektora portowego następuje zmiana wykraczająca poza podstawową działalność, obejmująca nowe technologie i innowacje, które otwierają nowe możliwości. Wiele portów już z powodzeniem dywersyfikuje swoją działalność, ale nadal istnieje potencjał dalszego wzrostu. **Porty UE powinny realizować przyszłościowe, nieszablone strategie łączące najnowocześniejsze technologie i innowacyjne, zrównoważone praktyki.** W szczególności małe i średnie porty powinny wykorzystać możliwości rynkowe związane z transformacją energetyczną i cyfryzacją.

6. SPÓJNOŚĆ SPOŁECZNA, UMIEJĘTNOŚCI I WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSCA PRACY

6.1. Porty jako ogniwa

Porty są kluczowym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi gospodarczemu, odporności oraz spójności społecznej i terytorialnej obszarów arktycznych i przybrzeżnych, wysp oraz regionów najbardziej oddalonych, zamieszkiwanych przez 20 mln obywateli UE. Rozwój przemysłowy i innowacyjne klastry morskie w portach ożywiają lokalną gospodarkę, natomiast nadmorskie przestrzenie publiczne i prywatne zwiększają atrakcyjność miast. Może to prowadzić do rywalizacji o przestrzeń i negatywnego wpływu na środowisko na obszarach gęsto zaludnionych.

Komisja będzie nadal wspierać spójność terytorialną i połączenia komunikacyjne wysp i regionów najbardziej oddalonych, zwłaszcza tych borykających się z wyzwaniem demograficznymi, za pośrednictwem finansowania w ramach polityki spójności i instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (CEF-T) oraz zachęca państwa członkowskie do wspierania działań na rzecz poprawy infrastruktury, czystej energii i paliw, bezpieczeństwa i zrównoważoności w małych i średnich portach, zwłaszcza na wyspach oraz w regionach odległych i najbardziej oddalonych. Komisja uwzględni środki z zakresu polityki mające na celu zwiększenie gospodarczego, środowiskowego i społecznego wkładu portów na rzecz społeczności lokalnych w przyszłych komunikatach dotyczących strategii na rzecz społeczności nadbrzeżnych i strategii na rzecz wysp. Współpraca między portami a miastami wymaga wyważenia czynników gospodarczych, środowiskowych i społecznych. Komisja zintensyfikuje dialog i będzie wspierać opracowywanie najlepszych praktyk i wytycznych dotyczących poprawy relacji między portami a miastami⁵⁸. Ponadto Komisja proponuje nowy plan działania na rzecz konkurencyjnych małych i średnich portów.

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index>: [What we offer](#).

⁵⁸ Za pośrednictwem misji UE w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, misji UE w zakresie odbudowy naszych oceanów i zasobów wodnych, Europejskiego paktu na rzecz wszechoceanu, strategii na rzecz społeczności nadbrzeżnych oraz podejścia „od źródła do morza” w ramach strategii odporności gospodarki wodnej. Inicjatywy miejskie UE, takie jak Porozumienie w sprawie zielonego miasta i Porozumienie

6.2. Wykwalifikowana siła robocza i bezpieczne warunki pracy w portach UE

Wykwalifikowana i stale szkolona siła robocza ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia sprawiedliwej, czystej i cyfrowej transformacji w portach i transformacji powiązanej działalności w ramach niebieskiej gospodarki, w tym w społecznościach lokalnych wokół portów. Nowa niebieska strategia wymiany pokoleń w ramach Europejskiego paktu na rzecz wszechoceanu, planowana na 2027 r., pomoże rozwinąć **wykwalifikowaną siłę roboczą nowej generacji we wszystkich sektorach niebieskiej gospodarki, w tym w portach.**

W ramach wzmocnionego paktu na rzecz umiejętności, zapowiedzianego w unii umiejętności, Komisja zachęca **partnerów społecznych, porty i inne zainteresowane strony, w tym odpowiednie ośrodki szkoleniowe, do ustanowienia specjalnego partnerstwa na rzecz umiejętności dla sektora portowego**, aby przewidywać zapotrzebowanie na umiejętności, zarządzać niedoborom, promować inicjatywy w zakresie podnoszenia i zmiany kwalifikacji⁵⁹ oraz sprzyjającego włączeniu społecznemu dostępu do wysokiej jakości miejsc pracy, w szczególności dla kobiet i osób młodych. Zachęca się sektor gospodarki morskiej, w tym porty, do **współpracy partnerstwem na dużą skalę w zakresie ekosystemu cyfrowego w ramach paktu na rzecz umiejętności**, aby wspierać podnoszenie kwalifikacji cyfrowych w sektorze portowym, a także do **składania zobowiązań w ramach Akademii Umiejętności w dziedzinie Cyberbezpieczeństwa i korzystania z narzędzia europejskich ram umiejętności w dziedzinie cyberbezpieczeństwa (ECSF) dla specjalistów portowych.** Działania uzupełniające w ramach strategii UE na rzecz przemysłu morskiego mające na celu uatrakcyjnienie kariery w klastrze transportu morskiego i propagowanie mobilności między stanowiskami na morzu i na lądzie są również bardzo istotne dla sektora portowego.

Dorobek prawny UE w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy (BHP) ma zastosowanie do portów. Ponadto kluczowe znaczenie dla ochrony pracowników ma zacieśnienie współpracy między krajowymi władzami portowymi, inspektoratami pracy i agencjami bezpieczeństwa morskiego, w tym współpracy transgranicznej przy wsparciu Europejskiego Urzędu ds. Pracy.

W najnowszych zmianach⁶⁰ doprecyzowano ponadto stosowanie przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego w odniesieniu do pracowników portowych na pokładach statków. Dyrektywa w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁶¹ przewiduje system ukierunkowanych wyrywkowych kontroli zgodności statków zawijających do portów UE. W celu dalszego zwiększenia bezpieczeństwa, przy udziale partnerów społecznych, **Komisja przygotuje wytyczne dotyczące stosowania przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego w odniesieniu do pracowników portowych na pokładach statków.** UE będzie wspierać dalsze badania i opracowywanie wytycznych w zakresie **bezpiecznego obchodzenia się z paliwami alternatywnymi, odnawialnymi, niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi na obszarach portowych** w ramach programu „Horyzont Europa”, a **Komisja przygotuje wytyczne**

Burmistrzów, zachęcają do realizacji ambitnych celów związanych ze środowiskiem i klimatem w miastach portowych.

⁵⁹ W oparciu o inicjatywy takie jak zalecenie Rady w sprawie sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej, akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie (w tym akademie przemysłu neutralnego emisyjnie) oraz plan działania na rzecz wysokiej jakości miejsc pracy.

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

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

i materiały szkoleniowe dotyczące bezpiecznego obchodzenia się z paliwami alternatywnymi w portach.

UE będzie nadal propagować wysokie standardy bezpieczeństwa i pracy, dialog społeczny i dobre praktyki, w tym na forach międzynarodowych. **Zachęca się państwa członkowskie, aby wspierały poprawę bezpieczeństwa i zrównoważonego charakteru⁶² w portach oraz by zapewniały wdrożenie i przestrzeganie unijnego i krajowego prawa pracy oraz umów zbiorowych.**

Działania przewodnie

- *Wspieranie małych i średnich portów za pomocą konkretnego planu działania (załącznik 2).*
- *Wspieranie rozwoju wykwalifikowanej siły roboczej nowej generacji we wszystkich sektorach niebieskiej gospodarki, w tym w portach, przez działania w ramach niebieskiej strategii wymiany pokoleń.*
- *Wspieranie partnerów społecznych i odpowiednich zainteresowanych stron w ustanowieniu paktu na rzecz umiejętności dla sektora portowego dotyczącego podnoszenia i zmiany kwalifikacji oraz włączenia społecznego pracowników.*
- *Przygotowanie wytycznych dotyczących stosowania przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego w odniesieniu do pracowników portowych na pokładach statków.*
- *Przygotowanie wytycznych dotyczących bezpiecznego obchodzenia się z paliwami alternatywnymi w portach.*

7. WNIOSKI

W niniejszej strategii zwrócono uwagę na kluczową rolę portów dla gospodarki UE i naszego społeczeństwa. Określono w niej ramy mające na celu dostosowanie unijnego sektora portowego do przyszłych wyzwań, poprawę jego konkurencyjności i zwiększenie znaczenia portów dla społeczeństwa w sposób bezpieczny, pewny i zrównoważony, a także zwiększenie odporności, mobilności wojskowej oraz cyberbezpieczeństwa i bezpieczeństwa gospodarczego. Komisja zobowiązuje się zapewnić skuteczną realizację strategii i osiągnięcie jej celów wspólnie ze wszystkimi wyżej wymienionymi zainteresowanymi stronami. W tym celu Komisja powoła **Radę ds. Gospodarki Morskiej i Portów wysokiego szczebla**, której przewodniczyć będzie właściwy komisarz i wiceprzewodniczący wykonawczy, aby prowadzić ciągłą wymianę informacji na temat realizacji działań określonych **zarówno w strategii UE na rzecz przemysłu morskiego, jak i w strategii UE w sprawie portów**, a także aby gromadzić informacje zwrotne na temat rozwoju sytuacji na rynku.

⁶² W tym dyrektywę 2012/18/UE (Seveso), dyrektywę 2014/34/UE (ATEX), dyrektywę 1999/92/WE (bezpieczeństwo i ochrona zdrowia pracowników) i dyrektywę (UE) 2024/1788 (pakiet dotyczący gazu i wodoru).

ZAŁĄCZNIK 1: Zasady finansowania⁶³

A) Wspólne zasady dotyczące unijnych projektów portowych we wszystkich odpowiednich strumieniach finansowania UE:

- Finansowanie publiczne powinno koncentrować się na osiągnięciu jak największego i najbardziej stymulującego wpływu na wyzwania publiczne i społeczne zgodnie z obowiązującymi zasadami pomocy państwa.
- Dotacje powinny być przyznawane wyłącznie projektom leżącym w wyraźnym interesie publicznym, wykorzystującym inwestycje prywatne i zmniejszającym ich ryzyko.
- Priorytety publiczne powinny obejmować odporność krytycznych łańcuchów dostaw i łańcuchów logistycznych, łączność, dostarczanie paliw ekologicznych, zasilanie i ładowanie energią elektryczną z lądu, elektryfikację portów i podłączenia do sieci, zieloną infrastrukturę i zrównoważoną działalność portową, zdolności podwójnego zastosowania oraz fizyczną i cyfrową ochronę portów, zwalczanie przestępczości i nielegalnego obrotu środkami odurzającymi, tworzenie możliwości zatrudnienia w społecznościach nadbrzeżnych, gospodarkę o obiegu zamkniętym, ograniczenie ilości odpadów oraz recykling.
- Szczególną uwagę należy zwrócić na małe i średnie porty na wyspach, w regionach przybrzeżnych i najbardziej oddalonych, w zależności od ich potrzeb, a zwłaszcza na poprawę bezpieczeństwa, elektryfikacji i dostępu do sieci energetycznych.
- Należy priorytetowo potraktować opracowywanie rozwiązań na szczeblu UE i zintensyfikować ich wdrażanie.
- Stworzenie odpornej sieci portów, zdolnej do zapewnienia funkcjonowania krytycznych łańcuchów dostaw i łańcuchów logistycznych, mobilności wojskowej i łączności, z uwzględnieniem wysp i regionów najbardziej oddalonych, oraz ochrony portów morskich UE przed zagrożeniami międzynarodowymi.
- Porty UE bezpośrednio narażone na nieuczciwą konkurencję ze strony portów państw trzecich powinny korzystać z finansowania zielonej infrastruktury i sprzętu portowego.
- Finansowanie publiczne podmiotów działających w portach UE i bezpośrednio lub pośrednio kontrolowanych przez interesy państw trzecich powinno podlegać wnikliwej kontroli w sprawach związanych z bezpieczeństwem UE i interesami porządku publicznego, w tym infrastrukturą krytyczną lub infrastrukturą podwójnego zastosowania.
- Należy zachęcać do stosowania rozwiązań wspierających innowacje i odporność w UE oraz badać możliwości synergii między sektorami.
- Należy rozważyć potencjalne korzyści w zakresie bezpieczeństwa wynikające z polegania na technologiach i dostawcach usług z UE lub z krajów o podobnych poglądach.
- Rozwiązania proponowane przez podmioty w krajach objętych procesem rozszerzenia należy uznać za część szerszego łańcucha dostaw UE.

B) Zasady przewodnie dotyczące wsparcia dla projektów portowych w państwach trzecich:

⁶³ Niniejszy załącznik pozostaje bez uszczerbku dla procedur ustawodawczych dotyczących przyjęcia wieloletnich ram finansowych na lata 2028–2034.

- Skupienie się na wzajemnie korzystnych partnerstwach, w których priorytety są wspólne, takich jak wdrażanie wspólnych norm, budowanie zdolności w zakresie środków regulacyjnych, rozbudowa infrastruktury czystych paliw, ochrona środowiska, różnorodności biologicznej i klimatu, priorytety w zakresie rozszerzenia, bezpieczeństwo i ochrona na morzu i w portach oraz zwalczanie nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i handlu ludźmi oraz innych form nielegalnego lub niedozwolonego wykorzystywania infrastruktury portowej. Zapewnienie uczciwej konkurencji, poszanowania praw człowieka, norm społecznych i środowiskowych, ochrony klimatu, a także przestrzegania wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.
- Ochrona konkurencyjności UE (w tym sprawdzian konkurencyjności w celu oceny wsparcia finansowego dla projektów portowych, które miałyby negatywny wpływ na działalność w portach UE w odległości do 300 mil morskich).
- Przyczynienie się do realizacji celów polityki UE związanych z łącznością i handlem, przywozem/wywozem surowców krytycznych lub paliw odnawialnych oraz innymi towarami o krytycznym znaczeniu dla gospodarki UE.
- Zapewnienie, aby odpowiednie umowy międzynarodowe między UE a państwami trzecimi zawierały sprawiedliwe warunki dostępu do rynku dla usług portowych i terminalowych oraz koncesji na świadczenie tych usług, wraz z jasnymi mechanizmami monitorowania ich stosowania.
- Wspieranie przystępowania do ambitnych wiążących umów międzynarodowych w ramach IMO.

ZAŁĄCZNIK 2: Nowy plan działania na rzecz konkurencyjnych małych i średnich portów

Małe i średnie porty oraz porty wyspiarskie stanowią ważny element europejskiego systemu portowego i mają ogromny potencjał. Wspierają one społeczności nadbrzeżne, łączność i spójność terytorialną, a jednocześnie łączą gospodarki regionalne i przyczyniają się do realizacji priorytetów Unii na szczeblu lokalnym i regionalnym. Odgrywają one również rolę w zapewnianiu autonomii strategicznej Unii, zwłaszcza w dziedzinie energii i krytycznych łańcuchów dostaw, oraz wspierają niebieską gospodarkę, m.in. rybołówstwo, a także ważne i wyspecjalizowane segmenty rynku, takie jak transport pasażerski, energia i morska energia elektryczna. W niniejszej strategii szczególną uwagę poświęca się zatem małym i średnim portom, między innymi w kontekście uproszczenia, innowacji, europejskiego obszaru transportu morskiego, elektryfikacji i bezpieczeństwa. Strategia na rzecz społeczności nadbrzeżnych będzie nadal wspierać konkurencyjność i dywersyfikację regionów przybrzeżnych, ze szczególnym uwzględnieniem małych portów. W **planie działania Komisji na rzecz transformacji energetycznej unijnego rybołówstwa i akwakultury** poruszona zostanie również kwestia wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w małych portach oraz wsparcia dla opracowania zharmonizowanej unijnej metodyki pomiaru zużycia energii i emisji w portach. Zapewnione zostanie również ukierunkowane wsparcie i wytyczne.

- **Szczególny priorytet finansowania, finansowanie w ramach polityki spójności i budowanie zdolności finansowych oraz przygotowywanie projektów przez centrum jednostki doradczej EBI.**
- **Lepsze wsparcie ze strony państw członkowskich** za pomocą decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- **Propagowanie elektryfikacji obiektów przemysłowych i klastrów** w ramach przyszłego planu działania na rzecz elektryfikacji.
- **Projekty pilotażowe dotyczące integracji alternatywnych źródeł energii** (potencjalne finansowanie z Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury).
- **Platforma BlueInvest** wspierająca testowanie nowych technologii, weryfikację rynkową, pomoc techniczną i pozyskiwanie funduszy.
- **Doradztwo w zakresie cyberbezpieczeństwa i budowanie zdolności.**
- **Rozszerzenie sojuszu portów** w celu wymiany najlepszych praktyk i porad w zakresie zwalczania nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i działalności przestępczej.
- **Przyszły plan prac dotyczący europejskiego obszaru transportu morskiego (EMS)** będzie dotyczył rozwoju zrównoważonych i ekologicznych węzłów i połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, współpracy między portami, ze szczególnym uwzględnieniem mniejszych portów.
- **Plan działania w zakresie żeglugi śródlądowej (ŻŚ) na lata 2028–2034** będzie obejmował konkretne działania mające na celu propagowanie wymiany wiedzy i wspieranie portów śródlądowych.

ZAŁĄCZNIK 3: Wykaz działań i wytyczne

Filar I – WZMOCNIENIE KONKURENCYJNOŚCI, INNOWACYJNOŚCI I CYFRYZACJI

Komisja:

- począwszy od 2026 r. będzie priorytetowo traktować wzajemnie korzystne inicjatywy w portach państw trzecich zgodnie z jasnymi zasadami przewodnimi;
- od 2026 r. będzie stosować zasady niniejszej strategii w negocjacjach dotyczących umów międzynarodowych i ram współpracy;
- od 2026 r. będzie nadal dążyć do uzyskania dostępu do rynku w ramach negocjacji umów o wolnym handlu oraz, wraz z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych (ESDZ), współpracować z państwami trzecimi w celu promowania sprawiedliwych warunków inwestowania i dostępu dla unijnych przedsiębiorstw;
- począwszy od 2026 r. będzie wspierać państwa członkowskie w ich wysiłkach na rzecz międzynarodowej normalizacji za pomocą nowego obszaru prac dotyczącego innowacyjnych portów i terminali w ramach Forum Wysokiego Szczebla ds. Normalizacji Europejskiej;
- do 2028 r. opracuje wytyczne dla państw członkowskich dotyczące oceny inwestycji zagranicznych zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami UE oraz ramy służące tworzeniu zestawień i monitorowaniu inwestycji zagranicznych w portach UE;
- od 2026 r. położy większy nacisk na wdrażanie po zakończeniu fazy pilotażowej w przyszłych inicjatywach w ramach programu „Horyzont Europa”, w tym w ramach tematu przewodniego „Porty przyszłości”;
- wzmocni wiodącą pozycję technologiczną Unii w zakresie wykorzystania paliw alternatywnych, elektryfikacji, projektowania, modernizacji urządzeń, efektywności energetycznej i cyfryzacji, uwzględniając przy tym układy przekształcania energii, obieg zamknięty i rozwiązania cyfrowe;
- od 2026 r. będzie dążyć do zintensyfikowania współpracy publiczno-prywatnej w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” na lata 2028–2034 w obszarach priorytetowych;
- w 2026 r. zaostry przepisy dotyczące dostępu do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej;
- w 2028 r. zaproponuje Plan działania w zakresie żeglugi śródlądowej (ŻŚ) na lata 2028–2034, koncentrujący się na portach śródlądowych;
- do 2028 r. ustanowi unijne wytyczne dotyczące skutecznej wymiany danych w łańcuchu transportowym;
- w 2027 r., w stosownych przypadkach – również w świetle wyników konsultacji publicznych – oceni, czy konieczna jest zmiana progów, oraz przedstawi dalsze wytyczne, podając przykłady i wyjaśnienia interpretacyjne przepisów GBER, również w odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę portową;
- w 2026 r. dokona przeglądu wytycznych UE w sprawie łączenia przedsiębiorstw w celu zapewnienia jasnych i zaktualizowanych wytycznych dotyczących stosowania unijnych przepisów dotyczących połączeń zarówno do horyzontalnych, jak i niehoryzontalnych skutków połączeń.

Koordinator europejski ds. europejskiego obszaru transportu morskiego (EMS):

- w przyszłym planie prac dotyczącym EMS priorytetowo potraktuje kwestie rozwoju zrównoważonych i ekologicznych węzłów i połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, propagowania współpracy między portami, ze szczególnym uwzględnieniem mniejszych portów, modernizacji infrastruktury morskiej oraz integracji z transportem kolejowym i żeglugą śródlądową;
- ułatwi opracowywanie planów zwiększania odporności w drodze warsztatów z udziałem innych koordynatorów europejskich korytarzy transportowych w celu zbadania wariantów awaryjnych dotyczących połączeń morskich i połączeń z zapleczem w przypadku zakłócenia funkcjonowania głównych portów na kluczowych szlakach transportowych.

Państwa członkowskie wzywa się do:

- odgrywania wiodącej roli w ustanawianiu globalnych międzynarodowych norm technicznych na odpowiednich forach międzynarodowych, w tym w ramach ISO;
- zapobiegania ryzyku związanemu z udziałem podmiotów zagranicznych i kontrolą strategicznej infrastruktury podwójnego zastosowania oraz związanych z nią operacji, ograniczania tego ryzyka i przeciwdziałania mu;
- zapewnienia możliwości uzyskania tymczasowej kontroli publicznej lub prawa do użytkowania strategicznej infrastruktury, aktywów lub sprzętu podwójnego zastosowania na mocy prawa krajowego;
- zapewnienia pełnego i szybkiego wdrożenia niezbędnych środków przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie mobilności wojskowej po jego przyjęciu;
- usprawnienia procedur planowania i wydawania pozwoleń, aby umożliwić szybkie wdrażanie innowacji w portach;
- nadania wyższego priorytetu poprawie dostępności i przepustowości połączeń z zapleczem kolejną i śródlądowymi drogami wodnymi;

usprawnienia procedur planowania przestrzennego i wydawania pozwoleń, aby umożliwić szybkie zagospodarowanie dodatkowych obszarów na użytek portów.

Zainteresowane strony z sektora zachęca się do:

- wspierania wykorzystania i upowszechniania wyników badań finansowanych przez UE, dzielenia się najlepszymi praktykami oraz rozwijania partnerstw i nowych modeli biznesowych, które wykraczają poza konkretne lub lokalne wyzwania oraz uwzględniają szeroko pojęte wymogi rynkowe, w tym wymogi małych i średnich portów.

Państwa członkowskie i zainteresowane strony wzywa się do:

- stosowania zasad przewodnich określonych w niniejszej strategii również do własnych inicjatyw oraz wzmocnienia ogólnej koordynacji i wymiany informacji;
- usprawnienia procedur planowania i wydawania pozwoleń, aby umożliwić szybkie wdrażanie innowacji w portach;
- nadania wyższego priorytetu połączeniom z zapleczem kolejną i śródlądowymi drogami wodnymi;
- dążenia do zachowania równowagi między zwrotem z inwestycji dla operatorów prywatnych a odpowiednimi zobowiązaniami umownymi (czas trwania, przejrzyste i sprawiedliwe warunki przedłużenia, klauzule elastyczności) w celu zapewnienia odporności, bezpieczeństwa, ochrony i ograniczenia emisji.

**Filar II – PRZYSPIESZANIE TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ,
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ROZBUDOWA CZYSTYCH GAŁĘZI
PRZEMYSŁU**

Komisja:

- w 2026 r. będzie nadal monitorować wdrażanie zasilania energią elektryczną z lądu, a w przyszłym planie działania na rzecz elektryfikacji wprowadzi nowe środki wspierające elektryfikację portów i promujące większą przejrzystość w zakresie ustalania cen zasilania energią elektryczną z lądu;
- wykorzysta możliwości wynikające z wdrożenia T-MED do wspierania zrównoważonej łączności energetycznej między portami śródziemnomorskimi;
- w przyszłym pakiecie dotyczącym unii energetycznej rozważy, w jaki sposób propagować dostępność zrównoważonych paliw w portach;
- w ramach zbliżającego się przeglądu rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych rozważy środki mające na celu przyspieszenie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych dla transportu morskiego;
- będzie koordynować wysiłki państw członkowskich i ułatwiać wymianę najlepszych praktyk, w tym ewentualnie za pomocą wytycznych;
- do końca 2026 r. oceni zdolność przepustową infrastruktury oraz przyszłe potrzeby w zakresie dostaw paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach i do portów za pośrednictwem sojuszu RLCF;
- w 2026 r. – w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia na rzecz Czystego Wodoru – zleci badanie w celu wsparcia swoich działań w ramach światowej koalicji na rzecz portów wodorowych;
- od 2026 r. będzie wspierać partnerstwa z portami, władzami lokalnymi i klastrami przemysłowymi;
- zachęca do ściślejszej współpracy między portami, przedsiębiorstwami energetycznymi, operatorami sieci i władzami lokalnymi oraz jest gotowa przedstawić nieformalne wytyczne dotyczące kwestii antymonopolowych;
- do 2027 r. zorganizuje serię ukierunkowanych warsztatów dla portów;
- dokona przeglądu aktu delegowanego w sprawie unijnej systematyki dotyczącej zmiany klimatu, aby poprawić użyteczność technicznych kryteriów kwalifikacji oraz uprościć i zaktualizować te kryteria w celu odzwierciedlenia odpowiednich zmian politycznych, legislacyjnych i technologicznych;
- będzie dążyć do zwiększenia spójności pod względem pomiaru emisji na obszarach portowych oraz sprawozdawczości w tym zakresie.

Państwa członkowskie wzywa się do:

- wspierania technologii nieprzewodowych i rozwiązań w zakresie inteligentnych sieci, procedur cyfrowych i lepszego wykorzystania istniejących aktywów sieciowych;
- promowania rozwiązań w zakresie zarządzania popytem, zwłaszcza w przypadku małych i średnich portów;
- wzmocnienia synergii między sieciami TEN-T i TEN-E a innymi planami dotyczącymi sieci elektroenergetycznych i w tym kontekście uwzględnienia potrzeb na lądzie,

odzwierciedlonych w krajowych planach rozwoju sieci w przyszłych planach rozwoju sieci morskiej;

- uwzględnienia w procedurach krajowych i ocenach indywidualnych przypadków domniemania nadrzędnego interesu publicznego w odniesieniu do infrastruktury sieci elektroenergetycznej, w tym zasilania energią elektryczną z lądu w portach;
- przeznaczenia części przychodów z EU ETS na inwestycje w dekarbonizację sektora morskiego w całym klastrze morskim w Europie;
- wspierania zorganizowanej współpracy między portami a lokalnymi klastrami przemysłowymi w celu promowania odnawialnych źródeł energii, dzielenia się energią, ponownego wykorzystania ciepła odpadowego, rozwiązań w zakresie magazynowania oraz rozwoju skoncentrowanych na portach społeczności energetycznych;
- stosowania, w razie potrzeby, przepisów ramowej dyrektywy wodnej dotyczących rozwoju portów oraz zapewnienia terminowego wdrożenia nowych przepisów środowiskowych dotyczących zanieczyszczenia morza spowodowanego transportem morskim w portach;
- zajęcia się kwestią emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza w portach w ramach realizacji swoich krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu oraz krajowych programów ograniczania zanieczyszczenia powietrza.

Filar III – OCHRONA I ZABEZPIECZENIE PORTÓW

Komisja:

- do 2027 r. zaktualizuje istniejące wytyczne dotyczące przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego, tak aby odpowiednio uwzględniały wszystkie istotne zagrożenia;
- do końca 2026 r. będzie współpracować z państwami członkowskimi UE w celu opracowania zaktualizowanych międzynarodowych wytycznych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej;
- do końca 2026 r. przedstawi unijną strategię antykorupcyjną;
- w 2027 r. zaproponuje unijne ramy dotyczące sprawdzania przeszłości pracowników portów;
- w 2027 r. rozszerzy działania w zakresie bezpieczeństwa na porty śródlądowe, w tym porty nieobjęte kodeksem ISPS, we współpracy z komisjami rzecznyymi;
- w 2027 r. opublikuje najlepsze praktyki w zakresie zapobiegania nielegalnemu obrotowi środkami odurzającymi i zbada możliwość dalszej współpracy z krajami kandydującymi;
- do 2027 r. opracuje wspólnie z ESDZ regionalne ramy współpracy z państwami trzecimi w zakresie poprawy bezpieczeństwa portów i będzie pracować nad większym ujednoliceniem kontroli celnych we wszystkich portach UE i wprowadzeniem udoskonalonych protokołów bezpieczeństwa na całym świecie;
- do 2027 r. będzie pracować nad dwukierunkową wymianą informacji między sektorem publicznym a prywatnym – między służbami celnymi a przedsiębiorstwami zajmującymi się logistyką morską;

- będzie gotowa ocenić, w jakim stopniu instrumenty ochrony konkurencji mogą wspierać stosowanie wytycznych lub najlepszych praktyk opracowanych przez sojusz portów europejskich;
- w 2026 r. przedstawi Europejskie zintegrowane ramy na rzecz odporności na zmianę klimatu;
- od 2026 r. będzie wspierać inicjatywy badawczo-rozwojowe mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa wymiany i przechowywania danych dla portów i zainteresowanych stron w multimodalnych łańcuchach logistycznych;
- od 2026 r. będzie propagować i wspierać rozwiązania mające na celu zapewnienie suwerenności UE w zakresie danych mających podstawowe znaczenie dla jej kluczowego transportu cywilnego i wojskowego, jak również będzie dążyć do współpracy z krajami o podobnych poglądach;
- w 2027 r. będzie nadal współpracować z IMO w celu przyspieszenia harmonizacji globalnych norm cyberbezpieczeństwa dla sektora morskiego w drodze nieobowiązkowego kodeksu cyberbezpieczeństwa;
- do 2027 r. zaktualizuje wytyczne ENISA dotyczące zarządzania ryzykiem dla cyberbezpieczeństwa w portach;
- do 2027 r. przeprowadzi skoordynowaną na szczeblu Unii ocenę ryzyka związanego z bezpieczeństwem, aby zidentyfikować ryzyka w cyberprzestrzeni i zalecić odpowiednie środki ograniczające te ryzyka;
- do 2027 r. utworzy forum zrzeszające organy państw członkowskich ds. cyberbezpieczeństwa oraz organy administracji morskiej i władze portowe w celu wymiany informacji i najlepszych praktyk.

Państwa członkowskie wzywa się do:

- priorytetowego traktowania wdrażania przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz przyjęcia najlepszych praktyk stosowanych przez partnerstwo publiczno-prywatne w ramach sojuszu portów europejskich w celu zwalczania przestępczości zorganizowanej (w tym nielegalnego obrotu środkami odurzającymi) i korupcji oraz kompleksowego zajęcia się kwestią bezpieczeństwa portów;
- priorytetowego traktowania interoperacyjności portów w ramach systemu kolei UE, a także osiągnięcia „dobrych warunków nawigacyjnych” do 2030 r. w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych;
- uwzględnienia portów przy wdrażaniu dyrektywy w sprawie odporności podmiotów krytycznych (dyrektywa CER);
- zapewnienia, aby towary o znaczeniu krytycznym były przeładowywane i przechowywane zgodnie z wymogami mobilności wojskowej, unijną strategią gromadzenia zapasów i systemem bezpieczeństwa dostaw wprowadzonym w ramach Programu na rzecz europejskiego przemysłu obronnego;
- optymalizacji tworzenia zestawień, wymiany informacji i koordynacji w celu utworzenia i ochrony zapasów oraz zminimalizowania zakłóceń, z uwzględnieniem szczególnej roli mniejszych portów.

Państwa członkowskie i zainteresowane strony wzywa się do:

- opracowania planów odporności na zmianę klimatu oraz wymiany najlepszych praktyk w zakresie działań na rzecz odporności na zmianę klimatu w portach;

- ochrony i wzmocnienia wrażliwej infrastruktury, nadbudowy i wyposażenia oraz rozwiązania problemu wąskich gardeł, zintensyfikowania działań na rzecz wzmocnienia swojej infrastruktury krytycznej;
- zapewnienia wystarczającej nadmiarowości i zdolności do amortyzowania krótko- i średnioterminowych zakłóceń w swoim łańcuchu logistycznym i dostawach towarów o znaczeniu krytycznym, umożliwiając w szczególności najbardziej wrażliwym węzłom mobilności wojskowej osiągnięcie odpowiedniego poziomu operacyjnego.

Koordinator EMS:

- ułatwi opracowywanie planów zwiększania odporności w odniesieniu do połączeń morskich i połączeń z zapleczem we współpracy z innymi koordynatorami europejskich korytarzy transportowych.

Filar IV – DOSTĘP DO FINANSOWANIA I INWESTYCJI

Komisja:

- będzie stosować zasady finansowania opracowane w niniejszej strategii we wszystkich instrumentach finansowania, w tym w odpowiednich działaniach na rzecz wspierania innowacji w portach w ramach programu „Horyzont Europa” na lata 2028–2034;
- będzie traktować priorytetowo wsparcie na rzecz rozwoju zasilania energią elektryczną z łądu w portach w zaproszeniu do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na 2026 r.;
- będzie jak najlepiej wykorzystywać dostępne środki w ramach obecnych WRF, aby wspierać realizację priorytetów określonych w niniejszej strategii;
- zwróci się do jednostki doradczej EBI, za pośrednictwem JASPERS, o zapewnienie wsparcia w zakresie budowania zdolności skierowanego w szczególności do małych i średnich portów należących do sieci TEN-T;
- będzie współpracować z krajowymi bankami i instytucjami prorozwojowymi oraz prywatnymi zainteresowanymi stronami z sektora finansowego w celu określenia dodatkowych rozwiązań w zakresie finansowania dla portów morskich i śródlądowych oraz ich operatorów.

EBI wzywa się do:

- dalszego oferowania finansowania i wsparcia doradczego dla sektora oraz kontynuowania dialogu z Komisją, państwami członkowskimi, podmiotami współfinansującymi i branżą w celu realizacji priorytetów określonych w niniejszej strategii oraz poprawy dostępu do finansowania i pomocy technicznej dla portów i przedsiębiorstw każdej wielkości, w szczególności dla mniejszych operatorów, portów i MŚP w sektorze portowym.

Państwa członkowskie i regiony wzywa się do:

- wspierania rozwoju swoich portów, w zależności od lokalnych potrzeb i uwarunkowań.

Zainteresowane strony z branży wzywa się do:

- realizowania przyszłościowych, nieszablonowych strategii, łączących najnowocześniejsze technologie i innowacyjne, zrównoważone praktyki.

Filar V – SPÓJNOŚĆ SPOŁECZNA, UMIEJETNOŚCI I WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSCA PRACY

Komisja:

- będzie nadal wspierać spójność terytorialną i połączenia komunikacyjne wysp i regionów najbardziej oddalonych, zwłaszcza tych borykających się z wyzwaniami demograficznymi;
- w 2026 r. uwzględni w przyszłych strategiach dotyczących społeczności wyspiarskich i społeczności nadbrzeżnych środki z zakresu polityki mające na celu zwiększenie gospodarczego, środowiskowego i społecznego wkładu portów na rzecz społeczności lokalnych;
- od 2026 r. zintensyfikuje dialog i będzie wspierać opracowywanie najlepszych praktyk i wytycznych dotyczących poprawy relacji między portami a miastami;
- w 2026 r. wesprze małe i średnie porty za pomocą konkretnego planu działania (załącznik 2);
- w 2026 r. opublikuje plan działania na rzecz transformacji energetycznej w sektorze rybołówstwa i akwakultury UE;
- w 2027 r. pomoże rozwinąć wykwalifikowaną siłę roboczą nowej generacji we wszystkich sektorach niebieskiej gospodarki, w tym w portach, przez działania w ramach niebieskiej strategii wymiany pokoleń;
- do 2027 r. przygotuje wytyczne dotyczące stosowania przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego w odniesieniu do pracowników portowych na pokładach statków;
- od 2026 r. będzie wspierać dalsze badania i opracowywanie wytycznych w zakresie bezpiecznego obchodzenia się z paliwami alternatywnymi, odnawialnymi oraz niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi na obszarach portowych w ramach programu „Horyzont Europa”;
- do 2027 r. przygotuje wytyczne i materiały szkoleniowe dotyczące bezpiecznego obchodzenia się z paliwami alternatywnymi.

Państwa członkowskie wzywa się do:

- wspierania działań na rzecz usprawnień w zakresie infrastruktury, czystej energii i paliw, bezpieczeństwa i zrównoważoności w małych i średnich portach, zwłaszcza na wyspach oraz w regionach odległych i najbardziej oddalonych;
- wspierania poprawy bezpieczeństwa i zrównoważoności w portach oraz zapewnienia wdrażania i przestrzegania unijnego i krajowego prawa pracy oraz umów zbiorowych.

Partnerów społecznych i inne zainteresowane strony z sektora wzywa się do:

- ustanowienia specjalnego partnerstwa na rzecz umiejętności dla sektora portowego mającego na celu wspieranie podnoszenia i zmiany kwalifikacji oraz włączenia społecznego pracowników.

Przemysł morski wzywa się do:

- współpracy z partnerstwem na dużą skalę w zakresie ekosystemu cyfrowego w ramach paktu na rzecz umiejętności, aby wspierać podnoszenie kwalifikacji cyfrowych w sektorze portowym;
- składania zobowiązań w ramach Akademii Umiejętności w dziedzinie Cyberbezpieczeństwa i korzystania z narzędzia europejskich ram umiejętności w dziedzinie cyberbezpieczeństwa (ECSF) dla specjalistów portowych.