

Bruselj, 5. marec 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 4. marec 2026

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

Zadeva: SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU,
EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU
REGIJ
Pristaniška strategija EU

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 112 final.

Priloga: COM(2026) 112 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Pristaniška strategija EU

{SWD(2026) 81 final}

1. UVOD

Že tisočletja se ljudje, blago in ideje srečujejo v pristaniščih in potujejo prek njih. Sam obseg dejavnosti okoli pristanišč je privedel do nastanka pristaniških mest, kot jih poznamo danes, doseg pristanišč pa se je še razširil ter omogočil regionalno in svetovno trgovino. Danes **sta industrijska moč in izvozna zmogljivost EU odvisni od njene sposobnosti, da je trdno povezana s svetovnimi trgovinskimi tokovi**. Pristanišča so ključne povezave med evropskim gospodarstvom in mednarodnimi trgi. So tudi **življenjsko pomembne povezave za otoke, obalne in najbolj oddaljene regije, ki bi jih bilo treba ohraniti**.

Geopolitika je neposredno povezana z našimi dobavnimi verigami, naša pristanišča pa so ključnega pomena za **varnost in strateško avtonomijo Evrope**. Pristanišča morajo hkrati in v velikem obsegu povečati zmogljivosti, se razogljčiti in digitalizirati ter okrepiti varnost. **Lahko postanejo gostitelji nove industrije, čiste energije in inovacijskih grozdov, že danes pa prevzemajo ključno vlogo pri oskrbi EU z energijo, obrambi in modrem gospodarstvu**.

Preobrazba prinaša priložnosti za pristanišča in gospodarstvo EU. Hkrati pa so pristanišča izpostavljena novim ranljivostim in odgovornostim – od boja proti organiziranim kriminalnim mrežam, kibernetским grožnjam in grožnjam zaradi dronov do obravnavanja pomislekov glede tujega lastništva in vse močnejše konkurence iz tretjih držav. Ker si svetovne sile prizadevajo razširiti ali zaščititi svoja območja vpliva, obstaja tveganje, da bodo pristanišča postala bojišče. Okrepiti moramo pristanišča v njihovi vlogi konkurenčnih trgovinskih vozlišč ter jih podpreti kot kritično infrastrukturo za gospodarsko varnost EU in kot ponudnike javnih storitev za odpornost naše družbe.

V **pristaniščih EU** se vsako leto pretovori več kot 3,4 milijarde ton oziroma 74 % blaga, ki vstopa v Evropo ali izstopa iz nje, prek njih pa potuje približno 395 milijonov potnikov¹. EU s skoraj tremi milijoni postankov v pristaniščih na leto predstavlja 23 % vseh postankov v pristaniščih po svetu. Njihov gospodarski odtis je leta 2022 dosegel promet v višini približno 90 milijard EUR in približno 423 000 neposrednih delovnih mest². Vseevropsko prometno omrežje temelji na 283 morskih pristaniščih, 223 pristaniščih na celinskih vodah in 44 mešanih pristaniščih. Mala in srednja pristanišča zagotavljajo pomembne storitve v najbolj oddaljenih regijah, na oddaljenih območjih, otokih in na visoko specializiranih trgih. Pristaniški akterji vključujejo pristaniške organe, upravljavce terminalov, upravljavce vlačilcev, pomorske pilote, ponudnike oskrbe z gorivom in ponudnike pristaniških sprejemnih zmogljivosti, ki ponujajo storitve ladjarskim družbam in logističnim podjetjem ter drugim deležnikom.

V obsežnem posvetovalnem postopku³ so industrija, države članice in drugi deležniki potrdili potrebo po okrepitvi konkurenčnosti, opolnomočenju pristanišč pri energetskega prehodu, razogljčenju, izboljšanju varnosti in odpornosti, dostopu do financiranja ter zagotavljanju, da pristanišča postanejo varnejša in bolj zaščitena delovna okolja. Zaradi raznolikosti pristanišč v smislu velikosti, lokacije, oskrbovanih segmentov trga, modelov upravljanja in deležnikov je potreben širok in prožen pristop.

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

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

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Pristaniska-strategija-EU_sl.

Na podlagi pristaniške politike iz leta 2013 EU **zdaj ukrepa** z vzpostavitvijo okvira za prihodnost evropskih pristanišč. Pristaniška strategija EU združuje tekoče in nove pobude, poenostavitve ter smernice za izvajanje veljavne zakonodaje⁴.

Pristaniška strategija EU: pet stebrov



2. KREPITEV KONKURENČNOSTI, INOVACIJ IN DIGITALIZACIJE

2.1. Ohranjanje svetovne konkurenčnosti

Ta strategija podpira pristanišča EU pri ohranjanju in krepitvi njihove konkurenčnosti. Osredotoča se na inovacije in digitalizacijo, izboljšane povezave z zaledjem, skupne prednostne naloge financiranja EU, poenostavitve ureditve in razvoj novih poslovnih priložnosti.

Pomorska trgovina je sama po sebi globalna. Pristanišča EU zato sodelujejo in tudi tekmujejo s pristanišči po vsem svetu, zaradi česar so ti odnosi zapleteni in večplastni. Pristanišča in podjetja EU sodelujejo s pristanišči tretjih držav na področjih, kot so čista energija in alternativna goriva, ter vlagajo v tujini kot del svetovnih logističnih verig. Te dejavnosti podpira več pobud EU in mednarodnih pobud.

Na konkurenčnost pristanišč vplivajo stroški (vključno z energijo, delovno silo, naložbami, ki jih podpira država) in nestroškovni dejavniki (zlasti veljavni standardi in zakonodaja). Neenotni pravni okviri (za okoljske, socialne in druge vidike) in agresivne naložbene strategije so glavna težava pri zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev. Komisija se pripravlja na posodobitev sistema EU za trgovanje z emisijami v tretjem četrtletju 2026, ki ji bo sledil načrtovani pregled uredbe o FuelEU za pomorstvo. Pri tej posodobitvi se bodo med drugim upoštevale morebitne težave pri izvajanju, ki vplivajo na konkurenčnost evropskih pristanišč, zlasti tveganje preusmeritve prometa v pristanišča pretovarjanja zunaj EU.

Poleg cenovne politike ostajajo kakovost storitev in učinkovite povezave z zaledjem ključni dejavniki konkurenčnosti pristanišč. EU nadalje podpira sektor z določitvijo prednostnih nalog

⁴ Pristaniška strategija EU obravnava prometne vidike morskih pristanišč in pristanišč na celinskih vodah. Drugi sektorji modrega gospodarstva, zlasti turizem, ribištvo in marine, so zajeti v evropskem paktu za oceane, strategiji EU za trajnostni turizem ter evropskih strategijah za najbolj oddaljene regije, obalne regije in otoke.

financiranja (glej Prilogo 1). Unija s svojimi programi podpira naložbe, ki krepijo trajnostnost, konkurenčnost, povezljivost in odpornost⁵. V industrijski pomorski strategiji EU so predvideni dodatni ukrepi na področju pomorske proizvodnje in pomorskega prevoza.

V nekaterih primerih EU zagotavlja tudi finančna sredstva za pristanišča v državah kandidatkah in za pristaniške projekte tretjih držav na več področjih. S to strategijo Komisija opredeljuje jasna načela (Priloga 1), ki bodo podlaga za **prednostno razvrščanje vzajemno koristnih pobud v pristaniščih tretjih držav**. Komisija, ESZD, finančne institucije EU in države članice bi morale ta načela uporabljati v svojih pobudah ter izboljšati usklajevanje in izmenjavo informacij v skladu s pravili EU o konkurenci.

Dostop do pristaniških trgov tretjih držav bi moral temeljiti na poštenih in nediskriminatornih pogojih za gospodarske subjekte iz EU in partnerskih držav, EU pa bo zlasti preučila, ali naj še naprej omogoča dostop tujega trga v občutljivih sektorjih, kot so pristaniške storitve, kadar gospodarski subjeki iz EU nimajo primerljivega dostopa v tretji državi. **Komisija bo načela te strategije uporabila v pogajanjih o mednarodnih sporazumih in okvirih sodelovanja**. V pogajanjih o prostotrgovinskih sporazumih si bo še naprej prizadevala za dostop do trga in bo **skupaj z Evropsko službo za zunanje delovanje (ESZD) sodelovala s tretjimi državami pri spodbujanju pravičnih naložbenih pogojev in dostopa za podjetja EU** na področju pristaniške infrastrukture in dejavnosti. Ponudniki iz držav, ki izključujejo gospodarske subjekte EU, ali iz držav, s katerimi EU ni sklenila sporazumov, ki zagotavljajo pravičen in nediskriminatoren dostop, ne bi smeli imeti neomejenega dostopa do koncesij in javnih naročil EU, povezanih s pristanišči.

Države članice in njihovi organi za standardizacijo bi morali imeti vodilno vlogo pri določanju svetovnih tehničnih standardov v ustreznih mednarodnih forumih, tudi standardov ISO. **Komisija bo ta prizadevanja podprla z novim delovnim področjem o inovativnih pristaniščih in terminalih** v okviru foruma na visoki ravni o evropski standardizaciji⁶.

2.2. Zagotavljanje gospodarske varnosti pristanišč EU

Evropska pristanišča kot vodilna v svetu na področju pomorskega prometa in logističnih verig privabljajo naložbe. Čeprav so naložbe dobrodošle in potrebne, so lahko povezane z varnostnimi tveganji, odvisno od izvora. Tuje lastništvo ali vpliv v zvezi s strateškimi pristaniškimi sredstvi lahko sproži upravičena vprašanja o dolgoročni usklajenosti z interesi gospodarske varnosti EU, zlasti kadar so vključeni akterji, ki jih podpira država. Komisija že obravnava tuji vpliv in gospodarsko varnost z več horizontalnimi instrumenti⁷, da bi zagotovila,

⁵ Komisija prek strategije Global Gateway in ministrskega foruma za čisto energijo podpira pobude, kot sta zeleni ladijski koridorji in vozlišča Global Gateway (GGGSCH) ter gospodarski koridor med Indijo, Bližnjim vzhodom in Evropo (IMEC), ali projekte, kot je „Pomorski promet v Afriki, pripravljen na prihodnost“, ter morebitne nove pobude v okviru pakta za Sredozemlje. S strateškim pristopom EU k črnomorski regiji se bo okrepilo sodelovanje s tretjimi državami ter večstranskimi organizacijami in finančnimi institucijami, hkrati pa ohranila konkurenčnost EU.

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

⁷ Vključno z uredbo o pregledu neposrednih tujih naložb, uredbo o tujih subvencijah, direktivo o odpornosti kritičnih subjektov ter direktivo o varnosti omrežij in informacijskih sistemov, ki prav tako zajema vidike kibernetne varnosti.

da podjetja, ki prejemajo tujo državno podporo, ne bodo pridobila nepoštenih konkurenčnih prednosti na notranjem trgu EU.

Skupno sporočilo o krepitvi gospodarske varnosti EU⁸ poziva k odločnejšemu ukrepanju EU za omejitev lastništva, nadzora in upravljanja kritične infrastrukture s strani subjektov z visokim tveganjem. S tem se lahko zmanjšajo tveganja tehnološke vezanosti ali odvisnosti od dobaviteljev (z visokim tveganjem). Lahko se tudi prepreči dostop subjektom z visokim tveganjem do pobud, ki jih financira EU, ter podpre razvoj zaupanja vrednih dobaviteljev kritičnih podkomponent.

Komisija bo za zagotovitev doslednega izvajanja pravil **pripravila smernice za države članice za ocenjevanje tujih naložb v skladu z mednarodnimi zavezami EU**. Te bodo temeljile na sistemskem pristopu, ki vključuje vse ustrezne upravljavce pristanišč glede na njihovo vlogo v kritičnih dobavnih verigah, zlasti za pristanišča, za katera veljajo zahteve iz uredbe o vojaški mobilnosti. Zlasti bi bili v njih določeni pragovi in merila za tuji vpliv, kot so vpliv na strateške odločitve, nadzor nad poslovanjem in odvisnost od dobaviteljev opreme z visokim tveganjem. V skladu z uredbo o pregledu neposrednih tujih naložb in sporočilom o gospodarski varnosti EU bo vzpostavljen **okvir za evidentiranje in spremljanje tujih naložb v pristaniščih EU**.

Z obrambnega vidika bi morale države članice v skladu s predlogom uredbe o vojaški mobilnosti⁹ **preprečevati, blažiti in obravnavati tveganja, povezana s tujim lastništvom in nadzorom strateške pristaniške infrastrukture za dvojno rabo ter z njo povezanih dejavnosti**. Države članice bi morale opraviti temeljito oceno zadevnih pristanišč, da bi zmanjšale tveganja tujega lastništva, operativnega nadzora in opreme dobaviteljev z visokim tveganjem. Poleg tega morajo države članice vzpostaviti okvire za pravočasen dostop do ključnih prometnih sredstev, vključno s pristanišči, kadar alternativnih ukrepov, kot je pogodbeno zagotavljanje storitev, ni mogoče mobilizirati v zahtevanem časovnem okviru. **Države članice bi morale zagotoviti možnost pridobitve začasnega javnega nadzora ali pravice do uporabe strateške infrastrukture, sredstev ali opreme za dvojno rabo v skladu z nacionalnim pravom**. Komisija opozarja na pomen hitrega sprejetja predloga uredbe o vojaški mobilnosti in poziva države članice, naj zagotovijo, da bodo potrebni ukrepi v celoti in hitro izvedeni.

2.3. Prenos inovacij v pristanišča EU

Inovacije so spodbudile večjo učinkovitost in konkurenčnost v celotnem pristaniškem sektorju. Širša uporaba nastajajočih tehnologij, kot je umetna inteligenca, skupaj s povpraševanjem po inovativnih rešitvah za obravnavanje današnjih izzivov (trajnostnost, energijska učinkovitost, varnost in zaščita) odpira vrata bolj inovativnim evropskim rešitvam v pristaniščih. Kljub pomembnim raziskavam EU ter dolgoročnemu financiranju raziskav in inovacij pa evropske inovativne rešitve ne dosežejo večje uporabe na trgu. Da bi se zagotovila uporaba tudi po koncu pilotne faze, **bo Komisija temu cilju namenila večji poudarek v prihodnjih pobudah programa Obzorje Evropa, vključno z vodilno temo „Pristanišča prihodnosti“ v vrednosti 21 milijonov EUR¹⁰**, ter v prihodnjih razpisih v okviru programa Obzorje Evropa.

⁸ JOIN(2025) 977 final.

⁹ COM(2025) 847 final.

¹⁰ Z vodilno temo „Pristanišča prihodnosti“ v delovnem programu programa Obzorje Evropa za obdobje 2026/2027 se spodbuja posnemanje v malih in srednjih pristaniščih. Z vodilno pobudo „Strateški načrt

Za podporo temu cilju bo Komisija **okrepila vodilni položaj Unije na področju tehnologije za uporabo alternativnih goriv, elektrifikacijo, zasnovo, nadgradnjo opreme, energijsko učinkovitost in digitalizacijo ter vključila sisteme za pretvorbo energije, krožnost in digitalne rešitve. Komisija si bo prizadevala za okrepitev javno-zasebnega sodelovanja v okviru okvirnega programa Obzorje Evropa za obdobje 2028–2034 na prednostnih področjih**, in sicer na podlagi portfeljskega pristopa. Na področju vodnega prometa bo to temeljilo na dosežkih sedanjega skupaj načrtovanega **partnerstva za brezemisijski vodni promet (ZEWT)**, z namenom **krepitve in razširitve ukrepov EU** na tem področju, da bi spodbudili sinergije in učinek obsega med razogljčenjem, digitalizacijo, avtomatizacijo in krožnostjo v širšem ekosistemu vodnega prometa.

Platforma BlueInvest¹¹ lahko z namenskimi delavnicami in tehnično pomočjo pomaga pri testiranju novih tehnologij in potrjevanju trga, zagotavlja tehnično pomoč ter podpira zbiranje sredstev in sprejemanje na trgu, zlasti za mala in srednja pristanišča. Poleg tega bo nova „skupnost znanja in inovacij“ za vodne, morske in pomorske sektorje ter ekosisteme v okviru Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo (EIT) vključila pristanišča v „trikotnik znanja o inovacijah“ med univerzami, raziskovalnimi ustanovami in podjetji.

Deležniki iz sektorja bi morali **podpirati uvajanje in razširjanje raziskav, ki jih financira EU, izmenjevati dobre prakse ter razvijati partnerstva in nove poslovne modele, ki presegajo posebne/lokalne izzive**. Obravnavati bi morali splošne zahteve trga, vključno z zahtevami malih in srednjih pristanišč. Države članice se prav tako spodbuja, **da racionalizirajo postopke načrtovanja in izdaje dovoljenj, da bi omogočile hitro uvajanje inovacij v pristaniščih**.

2.4. Učinkovite in digitalne pristaniške dejavnosti ter logistične verige

Podaljšanje povprečnega časa čakanja v večjih pristaniščih EU v letu 2024¹² je pokazal, da pomorsko povezljivost vse bolj omejujejo produktivnost terminalov in povezave z zaledjem, ne zgolj dostop do morja¹³. Delovanje ovirajo neučinkovite železniške povezave in povezave po celinskih plovnihih poteh skupaj z večjimi plovili in omejenim prostorom. S krepitvijo teh povezav se lahko skrajšajo tranzitni časi in znižajo stroški, izboljšajo dobavne verige ter podpre trgovina znotraj EU in s partnerji, tudi s sredoziemskimi pristanišči.

Evropski pomorski prostor je ključni sestavni del vseevropskega prometnega omrežja. V **prihodnjem delovnem načrtu za evropski pomorski prostor** bo koordinator za evropski pomorski prostor **prednostno obravnaval razvoj trajnostnih in zelenih vozlišč in povezav za pomorski prevoz na kratke razdalje ter spodbujal sodelovanje med pristanišči s poudarkom na manjših pristaniščih, nadgradnjo pomorske infrastrukture ter povezovanje z železnico in prevozom po celinskih plovnihih poteh**. Za nadaljnjo podporo prehodu na druge oblike prevoza bo Komisija **okrepila pravila o dostopu do objektov za izvajanje železniških**

za energetsko tehnologijo“ se zmanjšujejo tveganja tehnologij goriv iz obnovljivih virov. S programoma Obzorje 2020 in Obzorje Evropa je bilo zagotovljenih skupno 218 milijonov EUR za podporo inovacijam v pristaniščih.

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

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

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight* (Vpogled v pristanišča in terminale), prvo četrtletje 2025, 28. februar 2025.

storitev¹⁴ in predlagala **akcijski načrt za prevoz po celinskih plovni poteh za obdobje 2028–2034**, ki se bo osredotočal tudi na pristanišča na celinskih vodah.

To morajo dopolniti **države članice in deležniki iz industrije, ki bi morali dati večjo prednost povezavam z zaledjem po železnici in celinskih plovni poteh**¹⁵. Sposobnost hitrega prilagajanja današnjim izzivom in odzivanja nanje je ključna za konkurenčnost, zato **bi morale pristaniške koncesije in pogodbe o zakupu zemljišč omogočati zadostno prožnost**. Države članice se spodbuja, da **racionalizirajo načrtovanje rabe zemljišč in postopke izdaje dovoljenj, da se omogoči hiter razvoj dodatnih območij za pristaniško uporabo**, ob hkratnem varovanju okolja in zdravja ljudi v skladu s predlagano uredbo o pospešitvi okoljskih presoj¹⁶.

Digitalne aplikacije lahko optimizirajo postanke v pristaniščih, izboljšajo čas od vplutja do izplutja ladje, skrajšajo čas čakanja in optimizirajo uporabo virov, hkrati pa zmanjšajo emisije ter izboljšajo varnost in zaščito. Digitalne pobude EU¹⁷ bodo olajšale poročanje med podjetji in državnimi upravami ter carinske postopke. Poleg tega IPE Digitalno podpira uvajanje tehnologij 5G v pristaniščih.

Izmenjava podatkov med podjetji je razdrobljena in pogosto vezana na lastniško programsko opremo. Z boljšim povezovanjem sistemov se lahko izboljša preglednost dobavne verige, ne da bi se uvedle centralizirane platforme, in hkrati zaščitijo obstoječe naložbe v informacijsko tehnologijo. Komisija **bo pripravila smernice EU za učinkovito izmenjavo podatkov v prevoznih verigi**, skupaj z ukrepi držav članic¹⁸.

2.5. Delujoč notranji trg in lojalna konkurenca

Delujoč notranji trg je konkurenčna prednost za pristanišča EU. Podpira tudi strateško avtonomijo Evrope in varuje zaposlovanje v pristaniškem sektorju. V središču pristaniške politike EU iz leta 2013¹⁹ sta bila trgovina in notranji trg. Čeprav je napredek viden, nedosledno izvajanje pravil enotnega trga v državah članicah, spreminjajoče se pristaniške tržne strukture in počasni postopki izdaje dovoljenj ogrožajo konkurenčne prednosti EU.

Pravila EU o državni pomoči določajo okvir financiranja pristanišč s strani držav članic ter zagotavljajo pravno jasnost, preglednost in predvidljivost. Revidirana pravila o pristaniščih in pomorskih povezavah iz sklepa o storitvah splošnega gospodarskega pomena državam članicam omogočajo, da učinkoviteje podprejo manjša pristanišča na otokih ter v obalnih in najbolj oddaljenih regijah²⁰. Pristanišča morajo obravnavati tudi nastajajoče izzive (varnost, kibernetična varnost, digitalizacija, vojaška mobilnost in preusposabljanje pristaniških delavcev za nove tehnologije), pri tem pa financiranje naložb v ta namen ne sme izkrivljati konkurence. Komisija trenutno **pregleduje Uredbo Komisije (EU) št. 651/2014 (uredba o splošnih skupinskih izjemah)**. V tem okviru bo Komisija, kjer je ustrezno, tudi glede na izid javnega

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

¹⁵ V skladu z Uredbo (EU) 2024/1679, členom 29 uredbe o zmogljivosti železniške infrastrukture ter z uporabo določb o posvetovanju iz uredbe o izvajanju pristaniških storitev.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Kot so evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor, elektronske informacije o prevozu blaga (eFTI) in prihodnja revizija carinskega zakonika Unije.

¹⁸ V okviru Konzorcija evropske digitalne infrastrukture, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

posvetovanja, ocenila, **ali je potrebna sprememba pragov, in zagotovila dodatne smernice**, v katerih bo navedla primere in razlagalna pojasnila pravil iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah, tudi za naložbe v pristaniško infrastrukturo. Nova uredba o skupinskih izjemah za promet bo skupaj s prihodnjimi smernicami za kopenski in multimodalni promet olajšala javno podporo za objekte za multimodalni prevoz, ki so v morskih pristaniščih in so povezani z železnico ali celinskimi plovnimi potmi, s čimer se bodo izboljšale povezave z zaledjem.

Koncesijske pogodbe in pogodbe o zakupu zemljišč z upravljavci pristaniških terminalov imajo ključno vlogo pri privabljanju kapitala in krepitvi konkurenčnosti evropskih pristanišč. Te pogodbe zagotavljajo okvir za dolgoročne naložbe, ki pristaniščem omogočajo uspešnost in obravnavanje perečih družbenih potreb. Države članice in pristaniški organi bi si morali prizadevati za **ravnotežje med donosnostjo naložb za zasebne upravljavce in ustreznimi pogodbenimi obveznostmi** (trajanje, pregledni in pravični pogoji za podaljšanja, klavzule o prožnosti), da se zagotovijo odpornost, varnost, zaščita in zmanjšanje emisij. Komisija bo zagotovila skladnost s pravili notranjega trga v vseh pristaniščih EU.

Zaradi vse večjega vertikalnega povezovanja velikih ponudnikov logističnih storitev in ladijskih prevoznikov se spreminja tradicionalno pristaniško okolje. Z vertikalnim povezovanjem se lahko izboljša predvidljivost razvoja prometa in s tem podprejo dolgoročni naložbeni načrti, zagotovijo učinkovitost in inovacije v logističnih verigah, zmanjšajo transakcijski stroški ter izboljša kakovost storitev za uporabnike. Hkrati bi bilo treba ohraniti učinkovito konkurenco med ponudniki/prevozniki v skladu z veljavnimi protimonopolnimi pravili EU in pravili EU o združitvah. Komisija bo **pregledala smernice EU o združitvah**, da bi zagotovila jasne in posodobljene smernice o uporabi pravil EU o združitvah za horizontalne in nehorizontalne učinke združitvev.

Vodilni ukrepi

- *Uporaba vodilnih načel za financiranje in naložbe EU v pristaniščih tretjih držav (Priloga 1).*
- *Priprava smernic za države članice z merili za ocenjevanje tujih naložb v pristaniščih v skladu z mednarodnimi zavezami EU.*
- *Podpora digitalni in zeleni preobrazbi evropskih pristanišč z inovacijami ter spodbujanje širitve, posnemanja in uporabe inovativne pristaniške opreme in tehnologij.*

3. POSPEŠEVANJE ENERGETSKEGA PREHODA, TRAJNOSTNOSTI IN ČISTIH INDUSTRIJ

3.1. Pristanišča kot ključni elementi energetskega prehoda

Pristanišča postajajo strateška energetska in industrijska vozlišča, saj je približno 40 % pretovorjenega blaga povezanega z energijo.

Elektrifikacija pristanišč: temelj razogljčenja

62 % anketiranih evropskih morskih pristanišč ponuja oskrbo z električno energijo z obale na enem ali več privezih²¹, vendar je napredek neenakomeren²² in omejitve zmogljivosti še vedno obstajajo, pričakuje pa se, da se bo povpraševanje povečalo²³. Komisija bo še naprej spremljala uvajanje oskrbe z električno energijo z obale prek Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) in evropske opazovalnice za alternativna goriva. V prihodnjem **akcijskem načrtu za elektrifikacijo bo uvedla nove ukrepe za podporo elektrifikaciji pristanišč**. Poleg tega bo **spodbujala večjo preglednost pri določanju cen za oskrbo z električno energijo z obale in boljše napovedovanje povpraševanja**.

Ker povpraševanje po električni energiji v pristaniščih narašča, bo zadostna zmogljivost omrežja ključnega pomena. **Države članice bi morale podpirati nežične tehnologije in rešitve pametnih omrežij, digitalizirane postopke ter boljše izrabo obstoječih sredstev omrežja**. Poleg tega bi bilo treba zlasti za mala in srednja pristanišča spodbujati rešitve za upravljanje povpraševanja. Revidirani predlog o vseevropskem energetske omrežju (TEN-E)²⁴ skupaj z uredbo o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) podpira razvoj pristaniške infrastrukture in vključevanje energije iz obnovljivih virov na morju. **Države članice bi morale okrepiti sinergije med vseevropskim prometnim omrežjem in vseevropskim energetske omrežjem ter načrtovanjem drugih elektroenergetskih omrežij**, zlasti za koridorje za energijo iz obnovljivih virov na morju. Prihodnji načrti za razvoj odobalnega omrežja bi morali v tem okviru vključevati potrebe na obali, kar bi se moralo odražati tudi v nacionalnih načrtih za razvoj omrežja na ravni prenosa in distribucije.

Izdajanje dovoljenj in pospešene priključitve na omrežje

Za vetrne elektrarne na morju in plavajoče naprave so potrebne večje in okrepljene pristaniške zmogljivosti za montažo, skladiščenje in namestitve, več fizičnega prostora ter boljša priključitev na omrežje. **Sveženj za evropska omrežja²⁵ in smernice za učinkovite in pravočasne priključitve na omrežje²⁶ bodo pospešili priključitve na omrežje za izvedljive projekte**, tudi v pristaniščih vseh velikosti. Vsesredozemsko sodelovanje na področju energije iz obnovljivih virov in čistih tehnologij (T-MED) bo podpiralo trajnostno energetske povezljivost med sredozemskimi pristanišči. V okviru nove platforme EU za načrtovanje distribucijskih omrežij in dialoga z operaterji prenosnih sistemov, operaterji distribucijskih sistemov ter nacionalnimi regulativnimi organi se bodo obravnavale dobre prakse za določanje zaporedja pri izgradnji omrežja, vključno s posebnimi delovnimi skupinami z uporabniki omrežja, tudi pristanišči, za načrtovanje omrežja. Pri ocenjevanju vsakega posameznega primera bi morale **države članice tudi domnevati²⁷, da je infrastruktura za prenos in distribucijo električne energije, vključno z oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih, v prevladujočem javnem interesu, s čimer bi se poenostavila vzpostavitev omrežij na pristaniških območjih**.

²¹ Organizacija evropskih morskih pristanišč (ESPO), *Environmental Report 2025 – EcoPorts inSights 2025* (Okoljsko poročilo za leto 2025 – EcoPorts inSights 2025).

²² Večinoma nizkonapetostna oskrba z električno energijo z obale, visokonapetostna oskrba z električno energijo z obale za večje ladje pa je še vedno redka.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ Sveženj za evropska omrežja (COM(2025) 1005 final).

²⁶ Obvestilo Komisije Smernice za učinkovite in pravočasne priključitve na omrežje (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

Pristanišča kot vozlišča za proizvodnjo in dobavo več vrst goriv

V regulativnem okviru EU²⁸ in naložbenem načrtu za trajnostni promet je poudarjena vloga pristanišč pri uvajanju čistih goriv. Pristop z več gorivi sicer zagotavlja prožnost in odpornost, vendar negotovo povpraševanje po gorivih upočasnjuje naložbe, zato je pomembno, da se ti tržni sili uskladita. Medtem ko FuelEU za pomorstvo in ukrepi, ki se spodbujajo v industrijski pomorski strategiji EU, obravnavajo vidik povpraševanja, bo Komisija v zvezi s ponudbo v **okviru prihodnjega svežnja o energetske uniji preučila, kako spodbujati razpoložljivost trajnostnih goriv v pristaniščih**. V prihodnji reviziji uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva²⁹ bodo preučeni ukrepi za pospešitev vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v pomorskem prometu. Hkrati bi bilo treba pravila o oskrbi z obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi uskladiti po vsej EU v skladu z direktivo EU o energiji iz obnovljivih virov, da bi preprečili neskladja in izkrivljanje konkurence na notranjem trgu EU. Mednarodne ladjarske družbe bodo lahko skupaj z učinkovito podatkovno zbirko Unije sledile obnovljivim in nizkoogljičnim gorivom, kar bo omogočilo zanesljiv sistem certificiranja in sledljivosti na ravni EU, ki učinkovito zmanjšuje tveganja nepravilnosti in goljufij.

Pakt za Sredozemlje bo prispeval k uporabi nizkoogljičnih in obnovljivih goriv za pomorski promet, hkrati pa bo ohranjal konkurenčnost pristanišč EU. Znatna in namenska sredstva za financiranje razogljichenja se lahko mobilizirajo s prihodki iz sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS), ki jih države članice EU prodajo na dražbi po razširitvi sistema na pomorstvo. Ker so države članice zakonsko zavezane, da prihodke iz sistema EU ETS uporabijo za naložbe v podnebne ukrepe, Komisija **odločno spodbuja države članice, naj del prihodkov iz sistema ETS namenijo** za naložbe v razogljichenje pomorstva v celotnem pomorskem grozdu v Evropi³⁰. Za čim večji učinek in doseganje sinergijskih učinkov na ravni EU, tudi med lastniki ladij, ladjedelnicami, dobavitelji tehnologije in goriva ter deležniki v pristaniščih, bo Komisija **usklajevala prizadevanja držav članic in omogočila izmenjavo dobrih praks**, po možnosti tudi s smernicami.

Za usmerjanje načrtovanja naložb bo **zavezništvo za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv (RLCF)** do konca leta 2026 **ocenilo infrastrukturne zmogljivosti in prihodnje potrebe glede dobave obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pristaniščih in pristaniščem**. Poleg tega bo spodbujalo razprave med lastniki ladij, industrijo trajnostnih goriv in finančnimi institucijami z namenom pospeševanja proizvodnje in dobave obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v vodnem sektorju. Pristanišča so lahko ključnega pomena za vodikove doline³¹ s čezmejnimi terminali za uvoz vodika, vključenimi v TEN-E. Komisija bo v okviru Skupnega podjetja za čisti vodik **v začetku leta 2026 naročila študijo v podporo dejavnostim Komisije v koaliciji svetovnih pristanišč za vodik** v okviru ministrskega foruma za čisto energijo.

²⁸ Vključno z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva, uredbo FuelEU za pomorstvo, vključitvijo pomorskega prometa v EU ETS ter uredbo o TEN-T in uredbo o TEN-E.

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

³⁰ Na primer proizvodnja in uporaba trajnostnih goriv, izboljšanje energijske učinkovitosti ladij, obnova flote, naložbe v inovativne čiste pomorske tehnologije ter trajnostna infrastruktura in oskrba z električno energijo z obale v pristaniščih.

³¹ 21 projektov, podprtih od leta 2019 s 253 milijoni EUR. [Clean Hydrogen Partnership, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas](#) (Partnerstvo za čisti vodik, Študija o vodiku, pristaniščih in industrijskih obalnih območjih).

Industrijski grozdi in souporaba energije na pristaniških območjih

Pristanišča so ključni elementi evropske industrije, ki temelji na čisti energiji. Vendar lahko razdrobljeno načrtovanje, omejeno usklajevanje med pristanišči in z industrijskimi grozdi ter negotovost glede prihodnjega povpraševanja po energetske infrastrukturi upočasnijo naložbe in zmanjšajo učinkovitost sistema. **Komisija poziva države članice, naj podprejo strukturirano sodelovanje med pristanišči in lokalnimi industrijskimi grozdi** ter tako spodbudijo uvajanje obnovljivih virov energije, souporabo energije, ponovno uporabo odvečne toplote, rešitve za shranjevanje ter razvoj energetskih skupnosti, osredotočenih na pristanišča, in povezovanje z lokalnimi omrežji za ogrevanje in hlajenje. Komisija bo **podpirala partnerstva s pristanišči, lokalnimi organi in industrijskimi grozdi**. **Podprogram Prehod na čisto energijo programa LIFE** bo financiral projekte, ki spodbujajo lokalno sodelovanje na področju energije, pristanišča pa se bodo lahko prijavila na razpise za zbiranje predlogov, načrtovane za pomlad 2026 in 2027.

Komisija **spodbuja tesnejše sodelovanje med pristanišči, energetskimi podjetji, upravljavci omrežij in lokalnimi organi** ter je pripravljena zagotoviti neformalne smernice o protimonopolnih vprašanjih³², ob upoštevanju smernic Komisije o sporazumih o horizontalnem sodelovanju³³. Komisija **bo organizirala vrsto ciljno usmerjenih delavnic za pristanišča** o praktični uporabi ključne energetske zakonodaje EU, vključevanju obnovljivih virov energije, energijski učinkovitosti, zelenem vodiku in alternativnih gorivih³⁴ ter o uvajanju tehnologij na morju in neto ničelnih tehnologij, vključno z upravljanjem in shranjevanjem CO₂.

3.2. Okrepitev okoljske trajnostnosti in poenostavitev postopkov za izdajo dovoljenj

Pristanišča so hkrati ključna gospodarska sredstva in okoljsko občutljiva območja³⁵, zaradi česar je potrebno usklajevanje konkurenčnosti z varstvom okolja in razogljčenjem. V pravnem okviru EU³⁶ se poskuša doseči to ravnotežje, tudi z določitvijo posebnih prožnosti v primerih v prevladujočem javnem interesu. Tudi druge politike EU podpirajo zmanjšanje onesnaževanja, obnovo ekosistemov, sonaravne rešitve in trajnostno modro gospodarstvo. Evropski pakt za oceane³⁷ in strategija za odpornost v zvezi z vodo priznavata vlogo pristanišč pri varstvu morskih ekosistemov skupaj z okvirno direktivo o morski strategiji in okvirom uredbe EU o taksonomiji³⁸. Komisija bo v okviru širših prizadevanj za povečanje konkurenčnosti v EU **sprejela več ukrepov za poenostavitev regulativnega bremena** ob hkratnem varovanju okolja. **Revidirala bo delegirani akt o podnebni taksonomiji, da bi izboljšala uporabnost tehničnih meril za pregled ter jih poenostavila in posodobila, da bodo odražala razvoj politike, zakonodaje in tehnologije.**

³² To je bilo storjeno v zadevi AT.40976 – APM Terminals, usmerjevalni dopis z dne 9. julija 2025 (COM/2025/4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Vključno z biogorivi in obnovljivimi gorivi nebiološkega izvora.

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

³⁶ Temelji na direktivi o habitatih in direktivi o pticah, direktivi o kakovosti zunanega zraka, uredbi o obnovi narave ter je dopolnjen z direktivo o pomorskem prostorskem načrtovanju in okvirno direktivo o morski strategiji.

³⁷ Evropski pakt za oceane (COM(2025) 281 final).

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (zlasti dejavnost 6.16.).

Predlagana **uredba o pospešitvi okoljskih presoj**³⁹ bo pospešila presoje z digitalizacijo, skrajšanjem rokov, združenimi presojami in enotnimi kontaktnimi točkami. **Projekti razogljichenja pristanišč, ki so strateškega pomena za EU, imajo lahko koristi od tihe odobritve ter postopkovne in sodne prednostne obravnave.**

Akcijski načrt RESourceEU podpira pristanišča pri tem, da postanejo strateška vozlišča za krožne dejavnosti, kot so obsežno recikliranje odpadnih kovin ali kompozitnih materialov, predelava naprednih materialov in recikliranje, ki ga poganja čista energija⁴⁰. S prehodom na čista goriva se spreminjajo tokovi nevarnih odpadkov, zato so potrebne ustrezne sprejemne zmogljivosti. Revidirana okvirna direktiva o vodah⁴¹ državam članicam omogoča prožnost pri izdaji dovoljenj za projekte s kratkoročnimi vplivi ali dejavnosti, ki poslabšujejo kemijsko stanje vodnih teles brez povečanja splošne onesnaženosti⁴². Komisija bo leta 2026 izdala dodatne smernice o izdaji dovoljenj na podlagi okvirne direktive o vodah. **Države članice bi morale, kjer je ustrezno, uporabljati določbe, povezane z razvojem pristanišč, iz okvirne direktive o vodah in zagotoviti pravočasno izvajanje novih okoljskih pravil o onesnaževanju morja zaradi ladijskega prometa v pristaniščih.**

Države članice se spodbuja, naj pri izvajanju svojih nacionalnih energetske in podnebne načrtov ter nacionalnih programov nadzora nad onesnaževanjem zraka obravnavajo emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v pristaniščih. Opredelitev in ocenjevanje virov emisij in drugih onesnaževal je zahtevno zaradi zapletenosti pristaniških dejavnosti⁴³. Projekti, ki jih financira EU, so pokazali, da so potrebni dogovorjen pristop, skupna metodologija in uporaba. Komisija si bo **prizadevala za doslednejše merjenje emisij in poročanje o njih v pristaniščih**, kar bo podprto z nadaljnjimi raziskavami in inovacijami.

Vodilni ukrepi

- *Pospešitev postopkov izdaje dovoljenj in zagotavljanje hitrejših postopkov presoj za strateške projekte na področju energije, recikliranja in razogljichenja, povezane s pristanišči, prek svežnja za evropska omrežja in zbirnega svežnja za okolje.*
- *Pospešitev elektrifikacije pristanišč ter zagotavljanje pravočasnega in nediskriminatornega dostopa do omrežij.*
- *Spodbujanje partnerstev za energetske sodelovanje na pristaniških območjih in okoli njih za trajnostno rabo energije, vključno z vodikom.*

4. ZAŠČITA IN VARNOST PRISTANIŠČ

4.1. Notranja varnost

Spreminjajoče se geopolitično okolje je okrepilo terorizem, sabotaže, organizirani kriminal in korupcijo ter povzročilo pojav kibernetičnih/hibridnih groženj ter uporabo zračnih in vodnih dronov po vsej Evropi. Vse večje število sabotaž in hibridnih dejanj pod pragom oboroženega napada, ki jih izvaja Rusija, vse bolj kaže značilnosti, primerljive s terorizmom, ki ga podpira država. Regija Baltskega morja in njena pristanišča ostajajo posebno izpostavljena ruskim

³⁹ COM(2025) 391 final.

⁴⁰ Akcijski načrt RESourceEU (COM(2025) 945 final).

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

⁴² Na primer, premestitev že onesnažene vode ali sedimentov.

⁴³ Pomanjkanje podatkov o kakovosti zraka: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

dejavnostim hibridnega vojskovanja. Pravni okvir EU in nacionalne pravne okvire za boj proti terorizmu in hibridnemu vojskovanju bi bilo treba sistematično uporabljati ter jih po potrebi pregledati⁴⁴. Sodelovanje med ustreznimi organi je potrebno za nadaljnjo krepitev boja proti izogibanju omejevalnim ukrepom in podporo učinkovitim odzivom EU.

Komisija bo **posodobila obstoječe smernice** o zakonodaji o pomorski varnosti, **da bi ustrezno zajela vse pomembne grožnje**, vključno s kibernetскими in hibridnimi grožnjami, nedovoljeno trgovino in zlonamerno uporabo nevojaških dronov, ob podpori agencij, kot sta Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) in Agencija EU za kibernetško varnost (ENISA). **Da se zagotovi varnost pristanišč na svetovni ravni pred takimi grožnjami, bo Komisija sodelovala z državami članicami EU pri pripravi posodobljenih mednarodnih smernic v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO)**. Za obravnavanje tveganj teroristov in organiziranega kriminala pri nedovoljeni trgovini prek potniških terminalov in komercialnega pomorskega prometa sta potrebna boljše zbiranje in analiza podatkov. Pristaniške delavce je treba bolje usposobiti in zaščititi kot partnerje v boju proti organiziranemu kriminalu ter kibernetским in hibridnim grožnjam.

V ProtectEU: evropski strategiji notranje varnosti⁴⁵ je poudarjeno, da so pristanišča postala glavne tarče zunanjih groženj, in predvidena pomorska varnost za obravnavanje dronov in sabotaj na podvodnih kabljih ter za izboljšanje varnosti pristanišč in dobavne verige, vključno s sosednjimi državami. **Strategija EU za pomorsko varnost** obravnava odpornost in zaščito pristanišč kot kritične pomorske infrastrukture. Komisija bo za boj proti infiltraciji kriminala leta 2026 **predstavila protikorupcijsko strategijo EU**, ki temelji na direktivi o boju proti korupciji.

Zavezništvo evropskih pristanišč se bori proti nedovoljenemu prometu s prepovedanimi drogami in organiziranemu kriminalu z združevanjem organov kazenskega pregona, carinskih organov, pristaniških organov in industrije. Odpornost pristanišč krepi s sodelovanjem, izmenjavo dobrih praks in prepoznavanjem operativnih vrzeli. Na podlagi tega dela **bo Komisija predlagala okvir EU za preverjanje preteklosti pristaniških delavcev**. **Varnostna prizadevanja se bodo v sodelovanju z rečnimi komisijami razširila tudi na pristanišča na celinskih vodah, vključno s pristanišči, ki niso zajeta v Kodeksu ISPS**. **Komisija bo objavila dobre prakse za preprečevanje nedovoljenega prometa s prepovedanimi drogami in preučila nadaljnje sodelovanje z državami kandidatkami**.

Preprečevanje in odkrivanje kontaminacije tovora ter infiltracije kriminala je treba izvajati že v pristaniških odhoda zunaj EU. Za to so potrebni **regionalni okviri, ki jih bosta skupaj razvili Komisija in ESZD, za sodelovanje s tretjimi državami pri izboljševanju varnosti v pristaniških na podlagi skupne odgovornosti in, kjer je mogoče, ob podpori strategije Global Gateway ali drugih instrumentov sodelovanja**. V tem okviru bodo izvedene ciljno usmerjene ocene pristanišč tretjih držav z visokim tveganjem, da bi prepoznali in odpravili varnostne vrzeli, izboljšali izmenjavo informacij in predvideli možne odzive, kadar se resne pomanjkljivosti ne odpravijo. Ta sistem lahko prispeva k vzpostavitvi

⁴⁴ Sporočilo o vzhodnih regijah EU, ki mejijo na Rusijo, Belorusijo in Ukrajino (COM(2026) 82 final).

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

zaupanja vrednega partnerstva s tretjimi državami v boju proti varnostnim grožnjam v pristaniščih.

Z večjo usklajenostjo carinskih kontrol v pristaniščih EU in boljšimi varnostnimi protokoli po vsem svetu se lahko z instrumenti, kot je opustitev natovarjanja, zaščitijo strani EU in kritična infrastruktura. Komisija si bo prizadevala za javno-zasebno izmenjavo informacij med carinskimi organi in pomorskimi logističnimi podjetji o nedovoljenem prometu s prepovedanimi drogami in nezakoniti trgovini. Poleg tega je Komisija pripravljena oceniti, v kolikšni meri lahko protimonopolni instrumenti podpirajo uporabo smernic ali dobrih praks, ki jih je razvilo zavezništvo evropskih pristanišč. V skladu s predlogom o carinski reformi EU bosta novi carinski organ EU in vozlišče EU za carinske podatke carinskim organom omogočila izvajanje analize tveganja na ravni EU, carinskim organom in drugim organom kazenskega pregona pa obravnavanje mednarodnih dobavnih verig, vključno z e-trgovanjem, z učinkovitimi kontrolami in preverjanji skladnosti.

Poleg tega Komisija podpira države članice pri izvajanju strogih sanitarnih in fitosanitarnih ukrepov v pristaniščih. Komisija je zavezana krepitvi teh mehanizmov in poziva države članice, naj okrepijo in izboljšajo nadzorne ukrepe za uvoženo blago. Države članice **bi morale dati prednost izvajanju zakonodaje o pomorski varnosti, sprejeti dobre prakse, ki se izmenjujejo v okviru javno-zasebnega partnerstva zavezništva evropskih pristanišč, za boj proti organiziranemu kriminalu (vključno z nedovoljenim prometom s prepovedanimi drogami) in korupciji, ter celovito obravnavati varnost v pristaniščih, pri čemer morajo zagotoviti zadostno število varnostnega osebja in nujne naložbe.**

4.2. Krepitev odpornosti in pripravljenosti pristanišč in logističnih mrež

Nevarnosti podnebnih sprememb, kot so dvig morske gladine, obalne nevihte in suše ter degradacija okolja, povzročajo povečano tveganje poplav in vdora slane vode, kar vpliva na plovnost, stanje pristaniške infrastrukture ter zanesljivost, učinkovitost in varnost delovanja pristanišč in dokov. Za podporo državam članicam pri načrtovanju pripravljenosti in odpornosti **bo Komisija leta 2026 predstavila evropski integrirani okvir za podnebno odpornost.**

Države članice morajo sprejeti in izvajati nacionalne prilagoditvene strategije in načrte⁴⁶. **Pristanišča bi morala** glede na svojo ranljivost in strateški pomen **pripraviti lastne načrte za podnebno odpornost.** Ti načrti bi prav tako morali prispevati k boju proti degradaciji okolja. Pri gradnji novih ali obnovi obstoječih pristanišč ter pri infrastrukturnem in operativnem razvoju povezav do logističnih mrež bi bilo treba uporabljati smernice za podnebno odpornost infrastrukture in načela vgrajene odpornosti proti podnebnim spremembam. **Izmenjava dobrih praks glede ukrepov za odpornost proti podnebnim spremembam v pristaniščih** bo omogočena v okviru evropskega pomorskega prostora.

Nesreče in zlonamerni dogodki so velika grožnja za infrastrukturo EU. Prometno omrežje je močno le toliko, kolikor je močan njegov najšibkejši člen, zato so zadostne redundance in alternativne povezave v omrežju TEN-T ključnega pomena za zaščito dobavnih verig, preprečevanje sistemskih gospodarskih pretresov ter zagotavljanje vojaške mobilnosti in obrambne pripravljenosti. Za zaščito pristanišč pred naravnimi nevarnostmi in nevarnostmi, ki

⁴⁶ Člen 5(4) Uredbe (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

jih povzroči človek, bi morale države članice **pri izvajanju direktive o odpornosti kritičnih subjektov vključiti tudi pristanišča**⁴⁷. Prihodnje smernice za kritične subjekte bodo omogočile njihovo zaščito in varnost osebja. V skladu s strategijo za unijo pripravljenosti bi morali organi spodbujati visoko raven ozaveščenosti o tveganjih v skupnostih v bližini pristaniških območij, da bi prebivalcem omogočili, da se v primeru incidenta učinkovito odzovejo.

Koordinator za evropski pomorski prostor bo olajšal načrtovanje odpornosti za pomorsko povezljivost in povezljivost z zaledjem v sodelovanju z drugimi koordinatorji evropskih prometnih koridorjev. Države članice bi morale poleg tega dati prednost interoperabilnosti pristanišč v železniškem sistemu EU ter doseganju dobrega plovne statusa do leta 2030 za celinske plovne poti. S tem se bodo obravnavali odpornost celinskih plovnih poti, omejitve železniških zmogljivosti, ozka grla na terminalih in mejah ter slabo usklajevanje med upravljavci infrastrukture.

Motenje in slepljenje globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) sta vse pogostejša v Baltskem morju, Črnem morju in Sredozemlju ter lahko povzročita trčenja na morju ali v pristaniščih. Nedavna odprta storitev Galileo za avtentikacijo navigacijskih sporočil ter storitev spremljanja radiofrekvenčnih motenj, predvidena v predlaganem Evropskem skladu za konkurenčnost (ESK), pomagata obravnavati to vse večjo grožnjo⁴⁸.

Države članice bi morale zagotoviti, da se s kritičnim blagom ravna in se skladišči v skladu z zahtevami glede vojaške mobilnosti, strategijo EU za ustvarjanje zalog⁴⁹ ter režimom zanesljivosti dobave, uvedenim s programom za evropsko obrambno industrijo. Pristanišča in zlasti manjša pristanišča so pomembna za pripravljenost EU in bi morala imeti pomembno vlogo, ko države članice **optimizirajo evidentiranje, izmenjavo informacij in usklajevanje za vzpostavitev in zaščito zalog ter zmanjšanje motenj.** Akcijski načrt za varnost dronov in protidronsko obrambo⁵⁰ zagotavlja nabor orodij s stresnim testiranjem kritične infrastrukture, izboljšanim pomorskim situacijskim zavedanjem in usklajeno pripravljenostjo za protidronsko obrambo.

Države članice bi morale zaščititi in okrepiti ranljivo infrastrukturo, nadgradnjo in opremo, odpraviti ozka grla ter okrepiti prizadevanja za utrditev svoje kritične infrastrukture. Države članice bi morale zagotoviti zadostno redundanco in zmogljivost za absorpcijo kratko- in srednjeročnih motenj v svoji logistični verigi in oskrbi s kritičnim blagom, kar bi zlasti najranljivejšim vozliščem vojaške mobilnosti omogočilo doseganje ustreznih operativnih ravni.

4.3. Digitalna avtonomija za gospodarsko varnost

Pristaniški digitalni sistemi, upravljanje prometa in logistične platforme postajajo strateška infrastruktura. Kdor nadzoruje podatke, nadzoruje tudi tokove. Zmenjave podatkov lahko razkrijejo poslovno zaupne informacije uporabnikov pristanišč in so pogosto odvisne od tuje strojne in programske opreme, pri čemer je velik del podatkov Unije shranjen zunaj EU.

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

⁴⁸ Vesoljski sistemi za opazovanje Zemlje, kot je Copernicus, lahko prispevajo k spremljanju varnosti pristanišč.

⁴⁹ COM(2025) 528 final.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

Storilci kaznivih dejanj in sovražni državni akterji vse bolj izkoriščajo inherentne ranljivosti digitalnih sistemov in procesov za nedovoljen promet s prepovedanimi drogami in kibernetške napade.

Čeprav vprašanja kibernetške varnosti zahtevajo namenske ukrepe, mora EU okrepiti prizadevanja in zagotoviti digitalno suverenost v zvezi s podatki, na katerih temelji civilni in vojaški prevoz. To pomeni varne rešitve za avtomatizacijo, infrastrukturo v oblaku in računalniško infrastrukturo, uporabo umetne inteligence ter povezljivost naslednje generacije (5G/6G, GNSS), da bi se izognili kakršni koli obliki prisile zaradi edinstvene sposobnosti teh tehnologij v zvezi z izpolnjevanjem strogih zahtev glede kratke latence in velike prepustnosti za podporo ključnim storitvam.

EU potrebuje tudi usposobljene operaterje in delavce, ki se zavedajo svoje ključne vloge pri zagotavljanju, da omrežja kritične infrastrukture EU delujejo tako, kot bi morala. Skupaj z industrijsko pomorsko strategijo bo nov poudarek na digitalni avtonomiji podjetjem in podjetnikom EU ponudil priložnosti za razvoj in uporabo digitalnih rešitev prihodnosti za odkrivanje in preprečevanje kriminalnih dejavnosti.

Za okrepitev digitalne avtonomije pristanišč v okviru sedanjega večletnega finančnega okvira **bo Komisija podpirala raziskovalne in razvojne pobude za varno izmenjavo in shranjevanje podatkov za pristanišča in deležnike v multimodalnih logističnih verigah.** Komisija bo skupaj z državami članicami, prometnim in logističnim sektorjem ter sektorjem informacijske tehnologije **spodbujala in podpirala rešitve za suverenost EU v zvezi s podatki, na katerih temelji njen ključni civilni in vojaški prevoz, ter si prizadevala za sodelovanje s podobno mislečimi državami.**

4.4. Kibernetška varnost

Zaradi kompleksne infrastrukture pristanišč in vse večje digitalizacije nastajajo velika tveganja za kibernetško varnost⁵¹ dobavnih verig in kritične infrastrukture EU, vključno s pomisleki glede dobaviteljev z visokim tveganjem, ki nadzorujejo ključne sisteme. Smernice Agencije Evropske unije za kibernetško varnost (ENISA) za obvladovanje kibernetških tveganj v pristaniščih⁵² in smernice Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) o obravnavanju kibernetške varnosti na ladjah⁵³ podpirajo izvajanje. Komisija bo **še naprej sodelovala z IMO pri spodbujanju usklajenih svetovnih standardov kibernetške varnosti za pomorski sektor prek neobveznega kibernetškega kodeksa. Agencija ENISA bo posodobila smernice za obvladovanje kibernetških tveganj v pristaniščih** z najsodobnejšimi ukrepi in najnovejšim razvojem politik EU, kot je revidirana direktiva o varnosti omrežij in informacijskih sistemov.

Komisija bo skupaj s Skupino za sodelovanje na področju varnosti omrežnih in informacijskih sistemov ter agencijo ENISA izvedla **usklajeno oceno tveganja za kibernetško varnost v pristaniščih na ravni Unije, da se opredelijo tveganja za kibernetško varnost in priporočijo ukrepi za njihovo zmanjšanje.** Komisija v okviru revizije akta o kibernetški

⁵¹ Pomorska kibernetška varnost je zajeta v revidirani direktivi o varnosti omrežij in informacijskih sistemov ter aktu o kibernetški solidarnosti, na mednarodni ravni pa v Kodeksu ISPS Mednarodne pomorske organizacije (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>.

varnosti predlaga zaupanja vreden okvir za varnost dobavne verige IKT. Na podlagi ocene varnostnega tveganja na ravni Unije bi to omogočilo sorazmerne omejitve za dobavitelje z visokim tveganjem v naši kritični infrastrukturi. Komisija bo v pristaniščih izvedla usklajeno preverjanje pripravljenosti in urjenje za posebne scenarije tveganj za kibernetško varnost.

Za izmenjavo dobrih praks in informacij je Komisija pripravljena sodelovati z državami članicami v **posebnem forumu za organe držav članic za kibernetško varnost ter pomorske/pristaniške organe**, ki temelji na Skupini za sodelovanje na področju varnosti omrežnih in informacijskih sistemov, ustanovljeni v skladu s členom 14 Direktive (EU) 2022/2555. To bi lahko zajemalo kibernetške grožnje, incidente, ranljivosti, skorajšnje incidente, ozaveščanje, usposabljanje, vaje in spretnosti, krepitev zmogljivosti, standarde in tehnične specifikacije s posebnim poudarkom na malih in srednjih pristaniščih. Prizadevala si bo za sodelovanje agencije ENISA, agencije EMSA in ustreznih deležnikov ter za usklajevanje z javno-zasebnimi partnerstvi, kot je Evropski center za izmenjavo in analizo pomorskih informacij (EM-ISAC), in regionalnimi pobudami, kot je vozlišče za pomorsko varnost v Črnem morju. V zbirnem svežnju za digitalno področje je predlagana vzpostavitev enotne vstopne točke za obvezno poročanje o incidentih na področju kibernetške varnosti.

Vodilni ukrepi

- *Posodobitev obstoječih smernic o varnosti v pristaniščih, da bodo ustrezno zajemale vse pomembne grožnje.*
- *Razvoj regionalnih okvirov skupaj z ESZD za sodelovanje s tretjimi državami pri izboljšanju varnosti v pristaniščih ter prizadevanja za večjo usklajenost carinskih kontrol v pristaniščih EU in boljše varnostne protokole po vsem svetu.*
- *Predlog za okvir EU za preverjanje preteklosti pristaniških delavcev.*
- *Vzpostavitev foruma za izmenjavo informacij in dobrih praks med organi držav članic za kibernetško varnost ter pomorskimi/pristaniškimi organi.*
- *Izvedba usklajene ocene varnostnih tveganj na ravni Unije, da se opredelijo tveganja za kibernetško varnost in priporočijo ustrezni ukrepi za njihovo zmanjšanje.*

5. DOSTOP DO FINANCIRANJA IN NALOŽB

Le s kombinacijo financiranja EU, nacionalnega in zasebnega financiranja, podprto s predvidljivimi regulativnimi okviri in orodji za zmanjševanje tveganja, bodo obravnavani izzivi in spreminjajoče se vloge, s katerimi se spopadajo pristanišča. Deležniki so predložili ocene naložbenih potreb⁵⁴, ki temeljijo na povečanih trgovinskih tokovih, prizadevanjih za razogljichenje, povečanju velikosti plovil ter potrebah po trajnostnosti in odpornosti. Ozka grla pri financiranju vključujejo dostop do varnega financiranja, naraščajoče stroške ter dolgotrajne in drage postopke izdaje dovoljenj.

Z javnim financiranjem v skladu s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, se zmanjšujejo tveganja za zasebne vlagatelje, omogočajo projekti z veliko javno vrednostjo in obravnavajo družbeni izzivi. Vendar je javno financiranje omejeno in **mora biti ciljno usmerjeno, da se čim bolj poveča njegov učinek (za načela financiranja glej Prilogo 1).**

⁵⁴ Po ocenah Organizacije evropskih morskih pristanišč (ESPO) 80 milijard EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

EU je od leta 2014 podprla pristaniške projekte na področju energije, trajnostnosti, povezljivosti, inovacij in drugih vidikov prek več instrumentov ter tako zagotovila približno 10 milijard EUR za izvajanje in več kot 200 milijonov EUR za raziskave in inovacije, vključno prek IPE, programov ESRR in Kohezijskega sklada, programa Obzorje 2020 in programa Obzorje Evropa⁵⁵. Komisija bo v **razpisu IPE leta 2026 tudi dala prednost podpori razvoju oskrbe z električno energijo z obale v pristaniščih**.

Na podlagi naslednjega večletnega finančnega okvira (2028–2034) lahko naložbe v pristanišča podpre več instrumentov: predlagani **Evropski sklad za konkurenčnost (ESK)** bi lahko vključeval naložbe v čisto, varno, multimodalno in suvereno digitalizirano infrastrukturo, nadgradnjo in opremo za dvojno rabo v pristaniščih, vključno s polnilno infrastrukturo in modro tehnologijo; **Instrument za povezovanje Evrope za obdobje 2028–2034 (IPE3)** s predlaganim proračunom za promet v višini 51,5 milijarde EUR bo ključni instrument EU, pri čemer bodo pristanišča del prednostnih nalog financiranja čezmejne povezljivosti⁵⁶; prihodnji program **Obzorje Evropa za obdobje 2028–2034** bi moral podpirati inovacije v pristaniščih.

V predlagani uredbi, ki ureja **načrte za nacionalna in regionalna partnerstva**, eden od specifičnih ciljev vključuje ukrepe za izboljšanje prometne infrastrukture Unije in prispevanje k dokončanju omrežja TEN-T, ob hkratnem razogljčenju ter izboljšanju povezljivosti, varnosti in dostopnosti za oddaljena, obrobna in manj povezana območja. Z razpoložljivimi sredstvi **bodo lahko države članice in regije glede na lokalne potrebe in okoliščine spodbujale razvoj svojih pristanišč**.

Kot je določeno v industrijski pomorski strategiji EU, bo sklad za inovacije, financiran iz EU ETS, leta 2027 objavil poseben razpis za pomorstvo, ki lahko koristi tudi projektom v pristaniščih.

Skupina Evropske investicijske banke (skupina EIB) je v obdobju 2014–2025 zagotovila podporo projektom v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih vodah s približno 2,8 milijarde EUR lastnih sredstev, vključno s projekti za podnebno odpornost, razogljčenje, kohezijo, inovacije, digitalizacijo, varnost in obrambo, energijo iz obnovljivih virov na morju ter alternativna goriva⁵⁷. **Komisija bo svetovalno službo EIB zaprosila, naj zagotovi podporo za krepitev zmogljivosti posebej za mala in srednja pristanišča TEN-T**. Poleg tega bo Komisija sodelovala z nacionalnimi spodbujevalnimi bankami in institucijami ter zasebnimi finančnimi deležniki pri iskanju dodatnih rešitev za financiranje v skladu s prednostnimi nalogami, merili in pogoji iz te strategije.

Dinamično okolje svetovne pristaniške industrije je priča premiku, ki presega osnovne poslovne dejavnosti ter se širi na nove tehnologije in inovacije, ki odpirajo nove priložnosti. Številna pristanišča se že uspešno diverzificirajo, vendar še vedno obstaja potencial za

⁵⁵ IPE-T (3,9 milijarde EUR), IPE-E (856 milijonov EUR), programi ESRR in Kohezijskega sklada (3,7 milijarde EUR), sklad za inovacije (870 milijonov EUR), Obzorje 2020 in Obzorje Evropa (218 milijonov EUR). Program InvestEU je zagotovil 200 milijonov EUR za pristanišča ter 730 milijonov EUR za digitalne tehnologije ter zajemanje in shranjevanje CO₂, pomembno za pristanišča. Mehanizem za okrevanje in odpornost v nekaterih državah članicah zagotavlja znatno podporo projektom za oskrbo z električno energijo z obale in za zeleno preobrazbo pristanišč.

⁵⁶ Za IPE 2028–2034 je bil predlagan proračun v višini 29,9 milijona EUR za posebne cilje na področju energije (COM(2025) 547).

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index: What we offer> (Naša ponudba).

nadaljnjo rast. **Pristanišča EU bi si morala prizadevati za napredne in inovativne strategije, ki vključujejo najsodobnejše tehnologije in inovativne trajnostne prakse.** Zlasti mala in srednja pristanišča bi morala izkoristiti poslovne priložnosti v energetskem prehodu in digitalizaciji.

6. SOCIALNA KOHEZIJA, SPRETNOSTI IN KAKOVOSTNA DELOVNA MESTA

6.1 Pristanišča kot povezovalci

Pristanišča so ključni dejavniki gospodarskega razvoja, odpornosti ter socialne in teritorialne kohezije arktičnih in obalnih območij, otokov in najbolj oddaljenih regij ter njihovih 20 milijonov državljanov EU. Industrijski razvoj in inovativni pomorski grozdi v pristaniščih izboljšujejo lokalno gospodarstvo, javni in zasebni prostori ob obali pa povečujejo privlačnost mest. To lahko povzroči tekmo za prostor in negativen vpliv na okolje na gosto poseljenih območjih.

Komisija bo še naprej podpirala teritorialno kohezijo ter povezljivost otokov in najbolj oddaljenih regij, zlasti tistih z demografskimi izzivi, s financiranjem iz kohezijske politike in Instrumenta za povezovanje Evrope na področju prometa (IPE-T) ter **poziva države članice, naj podprejo izboljšave infrastrukture, čiste energije in goriv, varnosti ter trajnostnosti za mala in srednja pristanišča,** zlasti na otokih, v oddaljenih in najbolj oddaljenih regijah. Komisija bo v okviru prihodnjih sporočil o strategiji za obalne skupnosti in o strategiji za otoke vključila ukrepe politike za okrepitev gospodarskih, okoljskih in socialnih prispevkov pristanišč k lokalnim skupnostim. Pri medsebojnih odnosih med pristanišči in mesti je treba uravnotežiti gospodarske, okoljske in socialne dejavnike. Komisija bo **okrepila dialoge in podprla razvoj dobrih praks ter smernic za izboljšanje odnosov med pristanišči in mesti**⁵⁸. Poleg tega Komisija predlaga nov načrt za konkurenčna mala in srednja pristanišča.

6.2 Usposobljena delovna sila in varni delovni pogoji v pristaniščih EU

Usposobljena delovna sila, ki se stalno izobražuje, je ključna za zagotavljanje pravičnega, čistega in digitalnega prehoda v pristaniščih ter povezanih dejavnostih modrega gospodarstva, tudi v lokalnih skupnostih ob pristaniščih. Nova strategija modre generacijske pomladitve v okviru evropskega pakta za oceane, načrtovana za leto 2027, bo pripomogla k razvoju **usposobljene delovne sile naslednje generacije v vseh sektorjih modrega gospodarstva, vključno s pristanišči.**

Komisija v okviru okrepljenega Pakta za spretnosti, napovedanega v uniji spretnosti, spodbuja **socialne partnerje, pristanišča in druge deležnike, vključno z ustreznimi centri za usposabljanje, da vzpostavijo namensko partnerstvo za spretnosti za pristaniški sektor** za predvidevanje potreb po spretnostih, odpravljanje pomanjkanja, spodbujanje pobud za izpopolnjevanje in preusposabljanje⁵⁹ ter vključujoč dostop do kakovostnih delovnih mest, zlasti za ženske in mlade. Pomorska industrija, vključno s pristanišči, je pozvana, da **sodeluje**

⁵⁸ Prek misije EU za podnebno nevtralna in pametna mesta, misije EU Obnova naših oceanov in voda, evropskega pakta za oceane, strategije za obalne skupnosti ter sklopa strategije za odpornost v zvezi z vodo od izvira do morja. Pobude EU za mesta, kot sta sporazum o zelenih mestih in Konvencija županov, spodbujajo uresničevanje ambicioznih okoljskih in podnebnih ciljev v pristaniških mestih.

⁵⁹ Na podlagi pobud, kot so priporočilo Sveta o pravičnem prehodu na podnebno nevtralnost, akt o neto ničelni industriji (vključno z neto ničelnimi akademijami) in načrt za kakovostna delovna mesta.

z obsežnim partnerstvom za digitalni ekosistem v okviru Pakta za spretnosti za podporo digitalnemu izpopolnjevanju v pristaniškem sektorju ter **predloži zaveze v okviru akademije za kibernetske veščine in uporablja orodje evropskega okvira za spretnosti na področju kibernetske varnosti za pristaniške strokovnjake**. Dopolnilni ukrepi v okviru industrijske pomorske strategije EU za povečanje privlačnosti poklicnih poti v grozdu pomorskega prometa in spodbujanje mobilnosti med vlogami na morju in na kopnem so prav tako zelo pomembni za pristaniški sektor.

Pravni red EU na področju varnosti in zdravja pri delu se uporablja za pristanišča. Poleg tega je krepitev sodelovanja med nacionalnimi pristaniškimi organi, inšpektorati za delo in agencijami za pomorsko varnost, vključno s čezmejnim sodelovanjem ob podpori Evropskega organa za delo, ključnega pomena za zaščito delavcev.

Z nedavnimi spremembami⁶⁰ je bila poleg tega pojasnjena uporaba pravil o preiskovanju nesreč v pomorskem prometu, ki se nanašajo na pristaniške delavce na krovu ladij. Direktiva o pomorski inšpekciji države pristanišča⁶¹ določa sistem ciljno usmerjenih ključnih pregledov skladnosti plovil, ki pristajajo v pristaniščih EU. Za nadaljnje izboljšanje varnosti in sodelovanjem socialnih partnerjev **bo Komisija pripravila smernice za uporabo zakonodaje o pomorski varnosti za pristaniške delavce na krovu ladij**. EU bo podpirala nadaljnje raziskave in pripravo smernic o **varnem ravnanju z alternativnimi, obnovljivimi, nizkoogljičnimi in brezogljičnimi gorivi na območju pristanišč** v okviru programa Obzorje Evropa, **Komisija pa bo pripravila smernice in gradivo za usposabljanje o varnem ravnanju z alternativnimi gorivi v pristaniščih**.

EU bo še naprej spodbujala visoke varnostne in delovne standarde, socialni dialog in dobre prakse, tudi v mednarodnih forumih. **Države članice se spodbuja, naj podpirajo izboljšave varnosti in trajnostnosti⁶² v pristaniščih ter zagotovijo izvajanje in spoštovanje delovne zakonodaje Unije in nacionalne delovne zakonodaje ter kolektivnih pogodb**.

Vodilni ukrepi

- *Podpora malim in srednjim pristaniščem s posebnim načrtom (Priloga 2).*
- *Podpora razvoju usposobljene delovne sile naslednje generacije v vseh sektorjih modrega gospodarstva, vključno s pristanišči, z ukrepi v okviru strategije modre generacijske pomladitve.*
- *Podpora socialnim partnerjem in ustreznim deležnikom pri vzpostavitvi pakta za spretnosti za pristaniški sektor, ki se nanaša na izpopolnjevanje, preusposabljanje in vključevanje delavcev.*
- *Priprava smernic o uporabi zakonodaje o pomorski varnosti za pristaniške delavce na krovu ladij.*
- *Priprava smernic za varno ravnanje z alternativnimi gorivi v pristaniščih.*

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

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

⁶² Vključno z Direktivo 2012/18/EU (direktiva Seveso III) in Direktivo 2014/34/EU (direktiva o eksplozivnih atmosferah). Direktiva 1999/92/ES (varnost in varstvo zdravja delavcev), Direktiva (EU) 2024/1788 (sveženj o plinu in vodiku).

7. ZAKLJUČEK

Ta strategija poudarja ključno vlogo pristanišč za gospodarstvo EU in našo družbo. Določa okvir za pristaniški sektor EU, primeren za prihodnost, za izboljšanje njegove konkurenčnosti, razširitev vloge pristanišč za družbo na varen in trajnosten način ter povečanje odpornosti, vojaške mobilnosti ter kibernetске in gospodarske varnosti. Komisija je zavezana zagotavljanju učinkovitega izvajanja in doseganja ciljev skupaj z vsemi zgoraj navedenimi deležniki. V ta namen bo ustanovila **odbor za pomorsko industrijo in pristanišča na visoki ravni**, ki mu bo predsedoval pristojni komisar skupaj z izvršnimi podpredsedniki, z namenom stalne izmenjave mnenj o izvajanju ukrepov, opisanih v **industrijski pomorski strategiji EU in pristaniški strategiji**, ter zbiranja povratnih informacij o razvoju na trgu.

PRILOGA 1: Načela financiranja⁶³

A) Skupna načela za pristaniške projekte EU v vseh ustreznih tokovih financiranja EU:

- javno financiranje bi moralo biti osredotočeno na doseganje največjega in najbolj spodbujevalnega učinka pri reševanju javnih in družbenih izzivov v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči;
- nepovratna sredstva bi morala dodeljevati le projektom, ki so v jasnem javnem interesu, s čimer se spodbujajo zasebne naložbe in zmanjšujejo tveganja pri teh naložbah;
- javne prednostne naloge bi morale vključevati odpornost kritičnih dobavnih in logističnih verig, povezljivost, zagotavljanje zelenih goriv, oskrbo z električno energijo na kopnem in polnjenje, elektrifikacijo pristanišč in priključitve na omrežje, zeleno infrastrukturo in trajnostne pristaniške dejavnosti, zmogljivosti za dvojno rabo ter fizično in digitalno varnost pristanišč, boj proti kriminalu in nedovoljenemu prometu s prepovedanimi drogami, ustvarjanje zaposlitvenih priložnosti v obalnih skupnostih, krožno gospodarstvo, zmanjšanje odpadkov in recikliranje;
- posebno pozornost bi bilo treba, glede na potrebe, nameniti malim in srednjim pristaniščem na otokih ter v obalnih in najbolj oddaljenih regijah, zlasti v smislu izboljšanja varnosti, elektrifikacije in dostopa do omrežij;
- prednost bi bilo treba dati razvoju rešitev EU in povečati njihovo uvajanje;
- vzpostaviti bi bilo treba odporno mrežo pristanišč, ki lahko zagotovi kritične dobavne in logistične verige, vojaško mobilnost in povezljivost, tudi na otokih in v najbolj oddaljenih regijah, ter zaščititi morská pristanišča EU pred mednarodnimi grožnjami;
- pristanišča EU, ki so neposredno izpostavljena nelojalni konkurenci pristanišč tretjih držav, bi morala biti upravičena do financiranja za zeleno infrastrukturo in pristaniško opremo;
- javno financiranje subjektov v pristaniščih EU, ki so neposredno ali posredno pod nadzorom interesov tretjih držav, bi bilo treba natančno preveriti v primerih, povezanih z varnostjo EU in javnim redom, vključno s kritično infrastrukturo ali infrastrukturo za dvojno rabo;
- spodbujati bi bilo treba rešitve, ki podpirajo inovacije in odpornost v EU, ter preučiti sinergije med sektorji;
- upoštevati bi bilo treba morebitne varnostne koristi zanašanja na ponudnike tehnologije in storitev iz EU ali iz podobno mislečih držav;
- rešitve, ki jih predlagajo akterji v državah širitve, bi bilo treba obravnavati kot del širše dobavne verige EU.

B) Vodilna načela za podporo pristaniškim projektom v tretjih državah:

- osredotočanje na vzajemno koristna partnerstva, kjer so prednostne naloge skupne, kot so izvajanje skupnih standardov, krepitev zmogljivosti na področju regulativnih ukrepov, širitev infrastrukture za čista goriva, varstvo okolja, biotske raznovrstnosti in podnebja, prednostne naloge širitve, pomorska in pristaniška varnost in zaščita ter boj proti nedovoljenemu prometu s prepovedanimi drogami in trgovini z ljudmi ter

⁶³ Ta priloga ne posega v zakonodajne postopke v zvezi s sprejetjem večletnega finančnega okvira za obdobje 2028–2034.

drugim vrstam nezakonite ali nedovoljene uporabe pristaniške infrastrukture. Zagotavljanje poštene konkurence ter spoštovanja človekovih pravic, socialnih in okoljskih standardov, varstva podnebja ter zahtev glede varnosti in zaščite;

- zaščita konkurenčnosti EU (vključno s preverjanjem konkurenčnosti za oceno finančne podpore pristaniškim projektom, ki bi negativno vplivali na dejavnosti v pristaniščih EU v radiju 300 navtičnih milj);
- prispevanje k doseganju ciljev politike EU, povezanih s povezljivostjo in trgovino, uvozom/izvozom kritičnih surovin ali goriv iz obnovljivih virov ter drugega blaga, ki je ključnega pomena za gospodarstvo EU;
- zagotavljanje, da ustrezni mednarodni sporazumi med EU in tretjimi državami vsebujejo pravične pogoje za dostop do trga za pristaniške in terminalske storitve ter do koncesij za izvajanje teh storitev, z jasnimi mehanizmi za spremljanje njihove uporabe;
- podpiranje spoštovanja ambicioznih zavezujočih mednarodnih sporazumov v IMO.

PRILOGA 2: Nov načrt za konkurenčna mala in srednja pristanišča

Mala, srednja in otoška pristanišča so pomemben del evropskega pristaniškega sistema in imajo velik potencial. Podpirajo obalne skupnosti, povezljivost in teritorialno kohezijo, hkrati pa povezujejo regionalna gospodarstva in prispevajo k prednostnim nalogam Unije na lokalni in regionalni ravni. Prav tako imajo vlogo pri strateški avtonomiji Unije, zlasti na področju energije in kritičnih dobavnih verig, ter podpirajo modro gospodarstvo, vključno z ribištvom, pa tudi pomembne in specializirane tržne segmente, kot so potniški promet, energija in električna energija na morju. V tej strategiji je zato malim in srednjim pristaniščem namenjena posebna pozornost, tudi v zvezi s poenostavitvijo, inovacijami, evropskim pomorskim prostorom, elektrifikacijo in varnostjo. Strategija za obalne skupnosti bo dodatno podpirala konkurenčnost in diverzifikacijo obalnih regij, s posebnim poudarkom na malih pristaniščih. **Načrt Komisije za energetski prehod ribištva in akvakulture EU** bo obravnaval tudi uporabo energije iz obnovljivih virov v malih pristaniščih in podprl razvoj usklajene metodologije EU za merjenje porabe energije in emisij v pristaniščih. Zagotovljena bosta tudi ciljno usmerjena podpora in usmerjanje.

- **Posebna prednostna naloga financiranja, financiranje iz kohezijske politike ter krepitev finančne zmogljivosti in priprava projektov** s strani svetovalnega vozlišča EIB.
- **Boljša podpora s strani držav članic** s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena.
- Spodbujanje **elektrifikacije industrijskih območij in grozdov** s prihodnjim akcijskim načrtom za elektrifikacijo.
- **Pilotni projekti za vključevanje alternativnih virov energije** (potencialno financiranje iz Evropskega sklada za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo).
- **Platforma BlueInvest** za podporo testiranju novih tehnologij, potrjevanju trga, tehnični pomoči in zbiranju sredstev.
- **Svetovanje o kibernetiki varnosti in krepitev zmogljivosti.**
- Razširitev zavezništva pristanišč za izmenjavo **dobrih praks in nasvetov za boj proti nedovoljenemu prometu s prepovedanimi drogami in kriminalnim dejavnostim.**
- Prihodnji **delovni načrt za evropski pomorski prostor** bo obravnaval razvoj trajnostnih in zelenih vozlišč ter povezav za pomorski prevoz na kratke razdalje in sodelovanje med pristanišči s poudarkom na manjših pristaniščih.
- **Aksijski načrt za prevoz po celinskih plovnih poteh za obdobje 2028–2034** bo vključeval posebne ukrepe za spodbujanje izmenjave znanja in podporo pristaniščem na celinskih vodah.

PRILOGA 3: Povzetek ukrepov in smernic

Steber I – KREPITEV KONKURENČNOSTI, INOVACIJ IN DIGITALIZACIJE

Komisija bo:

- od leta 2026 prednostno obravnavala vzajemno koristne pobude v pristaniščih tretjih držav v skladu z jasnimi vodilnimi načeli,
- od leta 2026 načela te strategije uporabljala v pogajanjih o mednarodnih sporazumih in okvirih sodelovanja,
- od leta 2026 še naprej vztrajala pri dostopu do trga v pogajanjih o prostotrgovinskih sporazumih in skupaj z Evropsko službo za zunanje delovanje (ESZD) sodelovala s tretjimi državami pri spodbujanju pravičnih naložbenih pogojev in dostopa za podjetja EU,
- od leta 2026 podpirala države članice pri njihovih prizadevanjih za mednarodno standardizacijo z novim delovnim področjem o inovativnih pristaniščih in terminalih v okviru foruma na visoki ravni o evropski standardizaciji,
- do leta 2028 pripravila smernice za države članice za ocenjevanje tujih naložb v skladu z mednarodnimi zavezami EU ter okvir za evidentiranje in spremljanje tujih naložb v pristaniščih EU,
- od leta 2026 namenila večji poudarek uvajanju po pilotni fazi v prihodnjih pobudah programa Obzorje Evropa, vključno z vodilno temo „Pristanišča prihodnosti“,
- okrepila vodilni položaj Unije na področju tehnologije za uporabo alternativnih goriv, elektrifikacijo, zasnovo, nadgradnjo opreme, energijsko učinkovitost in digitalizacijo ter vključila sisteme za pretvorbo energije, krožnost in digitalne rešitve,
- od leta 2026 si prizadevala za okrepitev javno-zasebnega sodelovanja v okviru okvirnega programa Obzorje Evropa za obdobje 2028–2034 na prednostnih področjih,
- leta 2026 okrepila pravila o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev,
- leta 2028 predlagala akcijski program za prevoz po celinskih plovnihih poteh za obdobje 2028–2034 s poudarkom na pristaniščih na celinskih vodah,
- do leta 2028 pripravila smernice EU za učinkovito izmenjavo podatkov v prometni verigi,
- leta 2027, kjer je to ustrezno, tudi glede na izid javnega posvetovanja, ocenila, ali je potrebna sprememba pragov, in zagotovila dodatne smernice, v katerih bo navedla primere in razlagalna pojasnila pravil iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah, tudi za naložbe v pristaniško infrastrukturo,
- leta 2026 pregledala smernice EU o združitvah, da bi zagotovila jasne in posodobljene smernice o uporabi pravil EU o združitvah za horizontalne in nehorizontalne učinke združitvev.

Evropski koordinator za evropski pomorski prostor bo:

- v prihodnjem delovnem načrtu za evropski pomorski prostor prednostno obravnaval razvoj trajnostnih in zelenih vozlišč in povezav za pomorski prevoz na kratke razdalje ter spodbujal sodelovanje med pristanišči, s poudarkom na manjših pristaniščih, nadgradnjo pomorske infrastrukture ter povezovanje z železnico in prevozom po celinskih plovnihih poteh,
- olajšal načrtovanje odpornosti z delavnicami z drugimi koordinatorji evropskih prometnih koridorjev za preučitev možnosti za ukrepanje v izrednih razmerah glede

pomorske povezljivosti in povezljivosti z zaledjem, če bi bila večja pristanišča na ključnih prometnih poteh motena.

Države članice so pozvane, naj:

- prevzamejo vodilno vlogo pri določanju svetovnih tehničnih mednarodnih standardov v ustreznih mednarodnih forumih, tudi standardov ISO,
 - preprečujejo, zmanjšujejo in obvladujejo tveganja, povezana s tujim lastništvom in nadzorom strateških infrastruktur za dvojno rabo ter njihovim delovanjem,
 - zagotovijo možnost pridobitve začasnega javnega nadzora ali pravice do uporabe strateške infrastrukture, sredstev ali opreme za dvojno rabo v skladu z nacionalnim pravom,
 - zagotovijo, da se potrebni ukrepi iz uredbe o vojaški mobilnosti po njenem sprejetju v celoti in hitro izvajajo,
 - racionalizirajo postopke načrtovanja in izdaje dovoljenj, da bi omogočile hitro uvajanje inovacij v pristaniščih,
 - dajo večjo prednost izboljšanju razpoložljivosti in zmogljivosti povezav z zaledjem po železnici in celinskih plovni poteh,
- racionalizirajo načrtovanje rabe zemljišč in postopke izdaje dovoljenj, da bi omogočile hiter razvoj dodatnih območij za pristaniško uporabo.

Deležnike iz sektorja se spodbuja, naj:

- podpirajo uvajanje in razširjanje raziskav, ki jih financira EU, izmenjujejo dobre prakse ter razvijajo partnerstva in nove poslovne modele, ki presegajo posebne/lokalne izzive, ter obravnavajo zahteve trga na splošno, vključno z zahtevami malih in srednjih pristanišč.

Države članice in deležniki so pozvani, naj:

- uporabljajo vodilna načela iz te strategije tudi pri svojih pobudah ter krepijo splošno usklajevanje in izmenjavo informacij,
- racionalizirajo postopke načrtovanja in izdaje dovoljenj, da se omogoči hitro uvajanje inovacij v pristaniščih,
- dajo večjo prednost povezavam z zaledjem po železnici in celinskih plovni poteh,
- si prizadevajo za ravnotežje med donosnostjo naložb za zasebne upravljavce in ustreznimi pogodbenimi obveznostmi (trajanje, pregledni in pravični pogoji za podaljšanja, klavzule o prožnosti), da se zagotovijo odpornost, varnost, zaščita in zmanjšanje emisij.

Steber II – POSPEŠEVANJE ENERGETSKEGA PREHODA, TRAJNOSTNOSTI IN ČISTIH INDUSTRIJ

Komisija bo:

- leta 2026 še naprej spremljala uvajanje oskrbe z električno energijo z obale ter v prihodnjem akcijskem načrtu za elektrifikacijo uvedla nove ukrepe za podporo elektrifikaciji pristanišč in spodbujanje večje preglednosti določanja cen oskrbe z električno energijo z obale,

- izkoristila priložnosti, ki jih prinaša izvajanje vsesredozemskega sodelovanja na področju energije iz obnovljivih virov in čistih tehnologij, za podporo trajnostni energetske povezljivosti med sredozemskimi pristanišči,
- v prihodnjem svežnju o energetske uniji preučila, kako spodbujati razpoložljivost trajnostnih goriv v pristaniščih,
- v prihodnji reviziji uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva preučila ukrepe za pospešitev vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v pomorskem prometu,
- usklajevala prizadevanja držav članic in olajšala izmenjavo dobrih praks, tudi z morebitnimi smernicami,
- do konca leta 2026 ocenila infrastrukturne zmogljivosti in prihodnje potrebe glede dobave obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pristaniščih in pristaniščem prek zaveznitva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv,
- leta 2026 naročila študijo v okviru Skupnega podjetja za čisti vodik v podporo dejavnostim Komisije v koaliciji svetovnih pristanišč za vodik,
- od leta 2026 podpirala partnerstva s pristanišči, lokalnimi organi in industrijskimi grozdi,
- spodbujala tesnejše sodelovanje med pristanišči, energetskimi podjetji, upravljavci omrežij in lokalnimi organi ter je pripravljena zagotoviti neformalne smernice o protimonopolnih vprašanjih,
- do leta 2027 organizirala vrsto ciljno usmerjenih delavnic za pristanišča,
- revidirala delegirani akt o podnebni taksonomiji, da bi izboljšala uporabnost tehničnih meril za pregled ter jih poenostavila in posodobila, da bodo odražala ustrezen razvoj politike, zakonodaje in tehnologije,
- prizadevala si za doslednejše merjenje emisij in poročanje o njih na območjih pristanišč.

Države članice so pozvane, naj:

- podpirajo nežične tehnologije in rešitve pametnih omrežij, digitalizirane postopke ter boljšo izrabo obstoječih sredstev omrežja,
- spodbujajo rešitve za upravljanje povpraševanja, zlasti za mala in srednja pristanišča,
- okrepijo sinergije med vseevropskim prometnim omrežjem in vseevropskim energetskim omrežjem ter načrtovanjem drugih elektroenergetskih omrežij ter v tem okviru vključijo potrebe na kopnem, kot se odražajo v nacionalnih načrtih za razvoj omrežja, v prihodnje načrte za razvoj odobalnega omrežja,
- v nacionalnih postopkih in pri ocenah posameznih primerov upoštevajo domnevo prevladujočega javnega interesa za infrastrukturo omrežja električne energije, vključno z oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih,
- del prihodkov iz EU ETS namenijo za naložbe v razogljíčenje pomorstva v celotnem pomorskem grozdu v Evropi,
- podpirajo strukturirano sodelovanje med pristanišči in lokalnimi industrijskimi grozdi za spodbujanje obnovljivih virov energije, souporabe energije, ponovne uporabe odvečne toplote, rešitev za shranjevanje ter razvoja energetskih skupnosti, osredotočenih na pristanišča,
- po potrebi uporabljajo določbe, povezane z razvojem pristanišč, iz okvirne direktive o vodah in zagotovijo pravočasno izvajanje novih okoljskih pravil o onesnaževanju morja zaradi ladijskega prometa v pristaniščih,

- obravnavajo emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v pristaniščih pri izvajanju svojih nacionalnih energetske in podnebne načrtov ter nacionalnih programov nadzora nad onesnaževanjem zraka.

Steber III – ZAŠČITA IN VARNOST PRISTANIŠČ

Komisija bo:

- do leta 2027 posodobila obstoječe smernice o zakonodaji o pomorski varnosti, da bodo ustrezno zajemale vse pomembne grožnje,
- do konca leta 2026 začela sodelovati z državami članicami EU pri pripravi posodobljenih mednarodnih smernic v okviru Mednarodne pomorske organizacije,
- do konca leta 2026 predstavila protikorupcijsko strategijo EU,
- leta 2027 predlagala okvir EU za preverjanje preteklosti pristaniških delavcev,
- leta 2027 v sodelovanju z rečnimi komisijami razširila varnostna prizadevanja na pristanišča na celinskih vodah, vključno s pristanišči, ki niso zajeta v Kodeksu ISPS,
- leta 2027 objavila dobre prakse za preprečevanje nedovoljenega prometa s prepovedanimi drogami in preučila nadaljnje sodelovanje z državami kandidatkami,
- do leta 2027 skupaj z ESZD razvila regionalne okvire za sodelovanje s tretjimi državami pri izboljšanju varnosti v pristaniščih ter si prizadevala za večjo usklajenost carinskih kontrol v pristaniščih EU in boljše varnostne protokole po vsem svetu,
- do leta 2027 začela prizadevanja za javno-zasebno dvosmerno izmenjavo informacij med carinskimi organi in pomorskimi logističnimi podjetji,
- pripravljena oceniti, v kolikšni meri lahko protimonopolni instrumenti podpirajo uporabo smernic ali dobrih praks, ki jih je razvilo zavezništvo evropskih pristanišč,
- leta 2026 predstavila evropski integrirani okvir za podnebno odpornost,
- od leta 2026 podpirala raziskovalne in razvojne pobude za zagotovitev varne izmenjave in shranjevanja podatkov za pristanišča in deležnike v multimodalnih logističnih verigah,
- od leta 2026 spodbujala in podpirala rešitve za suverenost EU v zvezi s podatki, na katerih temelji njen ključni civilni in vojaški prevoz, ter si prizadevala za sodelovanje s podobno mislečimi državami,
- leta 2027 še naprej sodelovala z IMO pri spodbujanju usklajenih svetovnih standardov kibernetске varnosti za pomorski sektor prek neobveznega kibernetске kodeksa,
- do leta 2027 posodobila smernice agencije ENISA za obvladovanje kibernetске tveganj v pristaniščih,
- do leta 2027 izvedla usklajeno oceno varnostnih tveganj na ravni Unije, da se opredelijo tveganja za kibernetско varnost in priporočijo ustrezni ukrepi za njihovo zmanjšanje,
- do leta 2027 vzpostavila forum za izmenjavo informacij in dobrih praks med organi držav članic za kibernetско varnost ter pomorskimi/pristaniškimi organi.

Države članice so pozvane, naj:

- dajo prednost izvajanju zakonodaje o pomorski varnosti ter sprejmejo dobre prakse, ki se izmenjujejo v okviru javno-zasebnega partnerstva zavezništva evropskih pristanišč, za boj proti organiziranemu kriminalu (vključno z nedovoljenim prometom s prepovedanimi drogami) in korupciji ter za celovito obravnavo varnosti v pristaniščih,

- dajo prednost interoperabilnosti pristanišč v železniškem sistemu EU ter doseganju dobrega plovne statusa do leta 2030 za celinske plovne poti,
- vključijo pristanišča v izvajanje direktive o odpornosti kritičnih subjektov,
- zagotovijo, da se s kritičnim blagom ravna in se skladišči v skladu z zahtevami glede vojaške mobilnosti, strategijo EU za ustvarjanje zalog ter režimom zanesljivosti dobave, uvedenim s programom za evropsko obrambno industrijo,
- optimizirajo evidentiranje, izmenjavo informacij in usklajevanje za vzpostavitev in zaščito zalog ter zmanjšanje motenj, pri čemer je treba upoštevati posebne vloge manjših pristanišč.

Države članice in deležniki so pozvani, naj:

- pripravijo načrte za podnebno odpornost in izmenjujejo dobre prakse glede ukrepov za odpornost proti podnebnim spremembam v pristaniščih,
- zaščitijo in okrepijo ranljivo infrastrukturo, nadgradnjo in opremo, odpravijo ozka grla ter okrepijo prizadevanja za utrditev svoje kritične infrastrukture,
- zagotovijo zadostno redundanco in zmogljivost za absorpcijo kratko- in srednjeročnih motenj v svoji logistični verigi in oskrbi s kritičnim blagom, kar bi zlasti najranljivejšim vozliščem vojaške mobilnosti omogočilo doseganje ustreznih operativnih ravni.

Koordinator za evropski pomorski prostor bo:

- olajšal načrtovanje odpornosti za pomorsko povezljivost in povezljivost z zaledjem v sodelovanju z drugimi koordinatorji evropskih prometnih koridorjev.

Steber IV – DOSTOP DO FINANCIRANJA IN NALOŽB

Komisija bo:

- uporabila načela financiranja, razvita v strategiji, v vseh instrumentih financiranja, vključno z ustreznimi ukrepi za podporo inovacijam v pristaniščih v okviru programa Obzorje Evropa za obdobje 2028–2034,
- v razpisu IPE leta 2026 dala prednost podpori razvoju oskrbe z električno energijo z obale v pristaniščih,
- čim boljše izkoristila razpoložljiva finančna sredstva iz sedanjega večletnega finančnega okvira za podporo prednostnim nalogam strategije,
- zaprosila svetovalno službo EIB, naj prek skupne pomoči za podporo projektom v evropskih regijah (JASPERS) zagotovi podporo za krepitev zmogljivosti posebej za mala in srednja pristanišča TEN-T,
- sodelovala z nacionalnimi spodbujevalnimi bankami in institucijami ter zasebnimi finančnimi deležniki pri iskanju dodatnih rešitev za financiranje za morska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh ter njihove upravljavce.

EIB je pozvana, naj:

- še naprej zagotavlja financiranje in svetovalno podporo sektorju ter ostane vključena v dialog s Komisijo, državami članicami, sofinancerji in industrijo, da bi pospešili prednostne naloge strategije ter izboljšali dostop do financiranja in tehnične pomoči za

pristanišča in podjetja vseh velikosti, zlasti za manjše upravljavce, pristanišča ter mala in srednja podjetja v pristaniškem sektorju.

Države članice in regije so pozvane, naj:

- odvisno od lokalnih potreb in okoliščin spodbujajo razvoj svojih pristanišč.

Deležniki iz industrije so pozvani, naj:

- si prizadevajo za napredne in inovativne strategije, ki vključujejo najsodobnejše tehnologije in inovativne trajnostne prakse.

Steber V – SOCIALNA KOHEZIJA, SPRETNOSTI IN KAKOVOSTNA DELOVNA MESTA

Komisija bo:

- še naprej podpirala teritorialno kohezijo ter povezljivost otokov in najbolj oddaljenih regij, zlasti tistih z demografskimi izzivi,
- leta 2026 v prihodnjo strategijo za otoke in strategijo za obalne skupnosti vključila ukrepe politike za okrepitev gospodarskih, okoljskih in socialnih prispevkov pristanišč k lokalnim skupnostim,
- od leta 2026 okrepila dialoge in podprla razvoj dobrih praks ter smernic za izboljšanje odnosov med pristanišči in mesti,
- leta 2026 podprla mala in srednja pristanišča s posebnim načrtom (Priloga 2),
- leta 2026 objavila načrt energetskega prehoda za ribištvo in akvakulturo EU,
- leta 2027 pomagala razviti usposobljeno delovno silo naslednje generacije v vseh sektorjih modrega gospodarstva, vključno s pristanišči, z ukrepi v okviru strategije modre generacijske pomladitve,
- do leta 2027 pripravila smernice o uporabi zakonodaje o pomorski varnosti za pristaniške delavce na krovu ladij,
- od leta 2026 podpirala nadaljnje raziskave in pripravo smernic o varnem ravnanju z alternativnimi, obnovljivimi ter nizkoogljičnimi in brezogljičnimi gorivi na območju pristanišča v okviru programa Obzorje Evropa,
- do leta 2027 pripravila smernice in gradivo za usposabljanje o varnem ravnanju z alternativnimi gorivi.

Države članice naj:

- podpirajo izboljšave infrastrukture, čiste energije in goriv, varnosti ter trajnostnosti za mala in srednja pristanišča, zlasti na otokih, v oddaljenih in najbolj oddaljenih regijah,
- podpirajo izboljšave varnosti in trajnostnosti v pristaniščih ter zagotovijo izvajanje in spoštovanje delovne zakonodaje Unije in nacionalne delovne zakonodaje ter kolektivnih pogodb.

Socialni partnerji in drugi deležniki v sektorju naj:

- vzpostavijo namensko partnerstvo za spretnosti za pristaniški sektor za podporo izpopolnjevanju, preusposabljanju in vključevanju delavcev.

Pomorska industrija naj:

- sodeluje z obsežnim partnerstvom za digitalni ekosistem v okviru Pakta za spretnosti za podporo digitalnemu izpopolnjevanju v pristaniškem sektorju,
- predloži zaveze v okviru akademije za kibernetске veščine in uporablja orodje evropskega okvira za spretnosti na področju kibernetске varnosti za pristaniške strokovnjake.