



P9_TA(2024)0025

Opracowanie kompleksowej europejskiej strategii portowej

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 stycznia 2024 r. w sprawie opracowania kompleksowej europejskiej strategii portowej (2023/2059(INI))

(C/2024/5716)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego tytuł XVIII,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 1 czerwca 2023 r. pt. „Bezpieczeństwo morskie: centralny element czystej i nowoczesnej żeglugi” (COM(2023)0268),
- uwzględniając wspólny komunikat Komisji oraz Wysokiego Przedstawiciela Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa z dnia 10 marca 2023 r. w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania pt. „Udoskonalona strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego w obliczu zmieniających się zagrożeń morskich” (JOIN(2023)0008),
- uwzględniając plan działania dotyczący strategii UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego przyjęty przez Radę Europejską 24 czerwca 2014 r.,
- uwzględniając konkluzje Rady w sprawie zmiany planu działania dotyczącego strategii UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego przyjęte przez Radę Europejską 26 czerwca 2018 r.,
- uwzględniając wspólny komunikat Komisji oraz Wysokiego Przedstawiciela Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa z dnia 1 grudnia 2021 r. w sprawie strategii Global Gateway (JOIN(2021)0030),
- uwzględniając wspólny komunikat Komisji oraz Wysokiego Przedstawiciela Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa z dnia 12 marca 2019 r. pt. „UE–Chiny – perspektywa strategiczna” (JOIN(2019)0005),
- uwzględniając wspólny komunikat dla Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej i Rady z dnia 20 czerwca 2023 r. w sprawie „Europejskiej strategii bezpieczeństwa gospodarczego” (JOIN(2023)0020),
- uwzględniając pakiet Komisji „Gotowi na 55” z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie realizacji Europejskiego Zielonego Ładu,
- uwzględniając porozumienie przyjęte podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (COP 21) w Paryżu 12 grudnia 2015 r. (porozumienie paryskie),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 maja 2020 r. pt. „Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030: Przywracanie przyrody do naszego życia” (COM(2020)0380),
- uwzględniając dyrektywę 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim,
- uwzględniając dyrektywę (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 23 maja 2013 r. pt. „Porty: motor wzrostu” (COM(2013)0295),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 18 października 2023 r. w sprawie unijnego planu działania na rzecz zwalczania nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i przestępczości zorganizowanej,
- uwzględniając Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby,
- uwzględniając dyrektywę w sprawie jakości powietrza (2022/0347(COD)) [w trakcie negocjacji],

- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylającą dyrektywę Rady 2008/114/WE ⁽³⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452 z dnia 19 marca 2019 r. ustanawiające ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii ⁽⁵⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2560 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie subsydiów zagranicznych zakłócających rynek wewnętrzny ⁽⁶⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów ⁽⁷⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽⁸⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 906/2009 z dnia 28 września 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja) oraz komunikat Komisji z 10 października 2023 r. w sprawie wygaśnięcia tego rozporządzenia z dniem 25 kwietnia 2024 r.,
- uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (COM(2021)0812),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 16 września 2021 r. w sprawie nowej strategii UE–Chiny ⁽⁹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 kwietnia 2021 r. w sprawie środków technicznych i operacyjnych na rzecz skuteczniejszego i bardziej ekologicznego transportu morskiego ⁽¹⁰⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie zagrożeń dla bezpieczeństwa wynikających z rosnącej obecności technologicznej Chin w UE oraz możliwości podjęcia na szczeblu UE działań mających zmniejszyć te zagrożenia ⁽¹¹⁾,
- uwzględniając badanie z września 2023 r. zlecone przez Komisję Transportu i Turystyki pt. „Chinese Investments in European Maritime Infrastructure” [Chińskie inwestycje w europejską infrastrukturę morską] ⁽¹²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

⁽³⁾ Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 164.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 79 I z 21.3.2019, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 117 z 11.3.2022, s. 40.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 506 z 15.12.2021, s. 12.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 23 z 21.1.2021, s. 2.

⁽¹²⁾ Mercator Institute for China Studies, Instytut Międzynarodowych Studiów Ekonomicznych w Wiedniu, Instytut Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych, China Investments in European Maritime Infrastructure, październik 2023 r.

- uwzględniając art. 54 Regulaminu,
- uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Handlu Międzynarodowego,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0443/2023),
- A. mając na uwadze, że nasze porty są wrotami dostępu UE do świata i jako takie odgrywają kluczową rolę w jej gospodarce, zapewniając dobrobyt i miejsca pracy, ułatwiając handel zewnętrzny, łącząc się z głębią lądu, zapewniając wzrost w niebieskiej gospodarce i produkcji przemysłowej, transformację energetyczną i bezpieczeństwo dostaw energii, a także strategiczną autonomię UE;
- B. mając na uwadze, że porty świadczą podstawowe usługi publiczne, które powinny być uznawane i doceniane;
- C. mając na uwadze, że chociaż konkurencja między portami jest korzystna, należy unikać między nimi równania w dół, które odbywa się kosztem bezpieczeństwa, zwiększonych wpływów politycznych lub kontroli z zagranicy za pośrednictwem inwestycji dokonywanych przez podmioty spoza UE, w szczególności przedsiębiorstwa należące do państwa, kontrolowane przez nie lub podlegające jego wpływom;
- D. mając na uwadze, że przedsiębiorstwa państwowe spoza UE lub przedsiębiorstwa bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane przez państwa zagraniczne strategicznie zwiększyły swoje udziały finansowe i operacyjne w europejskich portach, terminalach, przedsiębiorstwach i infrastrukturze portowej;
- E. mając na uwadze, że Unia Europejska podkreśliła, że zamierza zwiększyć autonomię w sektorach strategicznych, ale zrobiła niewiele, aby zareagować na wzrost znaczenia Chin w sektorze morskim i jego reperkusje dla bezpieczeństwa;
- F. mając na uwadze, że porty są bardzo złożonymi środowiskami, w których spotyka się wiele różnych zainteresowanych stron i wiele różnych interesów, co sprawia, że rozpoznanie i ocena ryzyka związanego z wpływami zagranicznymi jest żmudnym, ale kluczowym zadaniem;
- G. mając na uwadze, że rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie pokazała niedopuszczalne ryzyko zależności od pojedynczych państw spoza UE w strategicznych sektorach oraz kluczową potrzebę wzmocnienia bezpieczeństwa i odporności infrastruktury morskiej i łańcuchów wartości w celu zapewnienia przepływu ważnych towarów;
- H. mając na uwadze, że porty nabrały nowego znaczenia z wojskowego i obronnego punktu widzenia, w tym w związku z podwójnym wykorzystaniem infrastruktury portowej;
- I. mając na uwadze, że porty europejskie często konkurują z portami państw trzecich, w których inwestycje zagraniczne państw trzecich dodatkowo pogłębiają brak równych warunków działania, jeśli chodzi o konkurencyjność i przestrzeganie standardów zrównoważonego rozwoju, praw pracowniczych i obciążeń podatkowych;
- J. mając na uwadze, że należy zwrócić szczególną uwagę na negatywne skutki zachowań polegających na omijaniu przepisów poprzez przenoszenie działalności przeładunkowej do portów poza UE, zarówno pod względem osłabienia konkurencyjności portów UE, jak i zwiększenia ucieczki emisji;
- K. mając na uwadze, że porty odegrały nieodzowną rolę w zarządzaniu kryzysowym UE, zapewniając ciągłość łańcuchów dostaw i umożliwiając tworzenie alternatywnych dróg dostaw, w tym poprzez ustanowienie alternatywnych dróg dostarczania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w krótkim czasie oraz zwiększenie magazynowania gazu w Europie;
- L. mając na uwadze, że w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach porty stanowią często jedyną możliwość kontaktu, służąc jako główne połączenie społeczne i gospodarcze z resztą UE;
- M. mając na uwadze, że porty mają zasadnicze znaczenie dla obniżenia emisyjności transportu wodnego, biorąc pod uwagę Zielony Ład i cele w zakresie redukcji zanieczyszczeń oraz zasadniczą rolę energii z morskich źródeł odnawialnych; mając na uwadze, że ważne jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza przez statki na obszarach portowych, w tym ograniczenie emisji sadzy;
- N. mając na uwadze, że obszary i operacje portowe w całej UE będą narażone z powodu podnoszenia się poziomu mórz;
- O. mając na uwadze, że porty łączą i chronią różne rodzaje działalności przybrzeżnej z korzyścią dla obywateli, społeczności nadbrzeżnych i środowiska morskiego, przyczyniając się do utrzymania siedlisk przybrzeżnych i poprawy jakości powietrza w konurbacjach wokół portów;
- P. mając na uwadze, że lepsze planowanie logistyczne między portami a klientami, w tym liniami żegludowymi, pozwoliłoby uniknąć niepotrzebnego transportu drogowego w całej Europie; mając na uwadze, że ściślejsza współpraca między portami w celu zacieśnienia połączeń wewnątrz regionów i skrócenia czasu obsługi połączeń mogłaby doprowadzić do bardziej efektywnych inwestycji w infrastrukturę portową, bardziej odpornych szlaków przywozu / wywozu oraz bardziej efektywnego wykorzystania zasobów, publicznych i prywatnych pieniędzy oraz niedostatecznie wykorzystanych zdolności;

- Q. mając na uwadze, że porty są częścią szerszego ekosystemu transportu wodnego obejmującego szeroki zakres działalności, w tym żeglugę, przemysł stoczniowy, produkcję sprzętu morskiego, żeglugę śródlądową i logistykę;
- R. mając na uwadze, że wyraźna potrzeba multidyscyplinarnego i całościowego podejścia do portów europejskich nie została przełożona przez Komisję na konkretne środki, co doprowadziło do powstania mozaiki przepisów dotyczących portów, która z biegiem czasu rozrastała się;

Obce wpływy

1. zwraca uwagę na ponawiane przez agencje wywiadowcze ostrzeżenia przed zagrożeniami związanymi z zależnością gospodarczą, szpiegostwem i sabotażem spowodowanymi obecnością gospodarczą i operacyjnym zaangażowaniem podmiotów z państw spoza UE w naszej infrastrukturze krytycznej i sektorach strategicznych, takich jak porty ⁽¹³⁾, w tym przed działalnością zagranicznych statków;
2. wzywa Komisję do przedstawienia strategicznych ram polityki UE w celu zmniejszenia i ograniczenia wpływu oraz kontroli finansowej i operacyjnej sprawowanej nad portami UE oraz ich procesami i operacjami w głębi lądu przez państwa spoza UE, w tym przypadków uczestnictwa i kontroli w zarządzaniu organem portowym, w dążeniu do znalezienia równowagi między utrzymaniem otwartego środowiska inwestycyjnego a ograniczaniem ryzyka; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby monitorowały także zaangażowanie państw trzecich w portach krajów sąsiadujących objętych zakresem europejskiej polityki sąsiedztwa i polityki rozszerzenia;
3. wzywa Komisję, by przedstawiła, wspólnie z państwami członkowskimi, propozycję ram stałego monitorowania wpływu państw spoza UE na porty UE, w szczególności porty TEN-T, zarządzanie terminalami unijnymi i globalną żeglugę kontenerową, oraz składania sprawozdań na ten temat, a także oceny potencjalnych powiązań między działaniami danego państwa spoza UE w tych sektorach;
4. podkreśla, że ograniczenie inwestycji zagranicznych, w szczególności przez przedsiębiorstwa należące do państwa, przez nie kontrolowane lub podlegające jego wpływowi, w pojedynczym porcie w jednym państwie członkowskim może wpłynąć negatywnie na pozycję konkurencyjną tego portu w porównaniu z portami sąsiadującymi, które nie mają tych ograniczeń, co wskazuje na potrzebę wspólnej europejskiej strategii portowej; uważa, że asymetryczne rozłożenie inwestycji zagranicznych między krajami UE może zagrozić jednoci, zdolnościom zarządzania kryzysowego i odporności UE; zwraca się do Komisji o przeanalizowanie potencjalnego wpływu na zatrudnienie i handel na szczeblu lokalnym i unijnym, który to wpływ może być wynikiem ograniczenia inwestycji spoza UE w portach europejskich;
5. zachęca krajowe władze portowe, państwa członkowskie i Komisję, by opracowały odpowiedni format współpracy strategicznej między portami europejskimi w celu zminimalizowania ryzyka, że podmioty zewnętrzne będą je wykorzystywać przeciwko sobie nawzajem;
6. podkreśla, że pomimo istnienia mechanizmów ochronnych na szczeblu UE, takich jak monitorowanie bezpośrednich inwestycji zagranicznych i reguły konkurencji, instrumenty te są niewystarczające do rozwiązania problemu wzrostu siły gospodarczej mocarstw zagranicznych za pośrednictwem poszczególnych przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw należących do państwa, przez nie kontrolowanych lub podlegających jego wpływowi, a funkcjonowanie tych instrumentów zależy w dużej mierze od tego, jak wdrożą je poszczególne państwa członkowskie;
7. podkreśla znaczenie zacieśnienia współpracy UE w zakresie monitorowania i blokowania przychodzących inwestycji zagranicznych w infrastrukturę krytyczną, w przypadku których nie można wykluczyć poważnych negatywnych skutków dla innych państw członkowskich lub całej UE; współpraca ta powinna obejmować dzielenie się informacjami o zagrożeniach i możliwościach;
8. zdecydowanie zachęca Komisję do wzmocnienia roli środków ochronnych dla portów w drodze ambitnego przeglądu rozporządzenia w sprawie bezpośrednich inwestycji zagranicznych ⁽¹⁴⁾ (rozporządzenie w sprawie BIZ), w tym poprzez wprowadzenie obowiązkowego systemu monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych we wszystkich państwach członkowskich, dopilnowanie, aby procesy monitorowania były jasne i obiektywne oraz aby definicje, zakres i aspekty proceduralne były spójne we wszystkich państwach członkowskich, w celu zapewnienia równych warunków działania w całej UE;

⁽¹³⁾ AIVD, MIVD i NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke actoren 2, listopad 2022 r.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452 z dnia 19 marca 2019 r. ustanawiające ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii, (Dz.U. L 79 I z 21.3.2019, s. 1).

9. podkreśla również kluczowe znaczenie mechanizmu, o którym mowa w art. [47] zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T [xxx/2024], zobowiązującego państwa członkowskie do monitorowania inwestycji państw trzecich w infrastrukturę TEN-T pod kątem potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego, co należy uznać za uzupełnienie przepisów rozporządzenia w sprawie BIZ, ponieważ mechanizm ten ma zastosowanie zarówno do inwestycji w infrastrukturę (np. nabycie udziałów w terminalu), jak i do prac infrastrukturalnych wykonywanych w UE przez przedsiębiorstwo z państwa trzeciego (np. w ramach zamówień publicznych na budowę terminalu w porcie europejskim), oraz podkreśla, że skuteczne stosowanie tego mechanizmu w odniesieniu do danej infrastruktury portowej powinno stanowić podstawę europejskiej strategii portowej;

10. podkreśla, jak ważne jest monitorowanie wdrażania rozporządzenia (UE) 2022/2560 w sprawie subsydiów zagranicznych zakłócających rynek wewnętrzny; wzywa Komisję, aby uważnie monitorowała rynek sektora portowego i w razie potrzeby interweniowała z urzędu zgodnie z art. 9 tego rozporządzenia;

11. wzywa Komisję do zbadania i oceny skutków pionowej integracji w logistyce morskiej, rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów, które wygaśnie w 2024 r., oraz tworzenia sojuszy przewoźników kontenerowych dotyczących wpływów państw spoza UE w portach UE; wzywa Komisję, aby interweniowała w razie potrzeby w celu zapewnienia uczciwej konkurencji, sprawiedliwej równowagi sił i równych warunków działania wszystkim podmiotom w ekosystemie portowym;

12. podkreśla, że w szczególności łączna obecność przedsiębiorstw podlegających kontroli lub będących pod wpływem Chin w portach sieci bazowej i węzłach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ma poważne konsekwencje dla odporności i bezpieczeństwa poszczególnych węzłów i sieci jako całości; przypomina, że obecność inwestorów z państw trzecich w portach może utrudniać ich podwójne wykorzystanie;

13. wzywa Komisję i państwa członkowskie do szybkiego przeprowadzenia oceny zagrożenia związanego z zaangażowaniem Chin w infrastrukturę morską, w tym jego wpływu na pracę i środowisko, zależności, a także oceny wąskich gardeł w transporcie towarów z Chin do UE oraz przeładunku; ocena ta powinna także obejmować inne państwa spoza UE;

14. przypomina, że sektory morski i portowy w Europie charakteryzują się mozaiką różnych struktur zarządzania i dysponują różnymi środkami umożliwiającymi inwestycje, począwszy od systemów licencjonowania i koncesji, poprzez przyznawanie własności infrastruktury portowej, aż po pełną władzę operacyjną nad organami portowymi; podkreśla w związku z tym znaczenie środków ograniczających ryzyko stosowanych przez podmioty zarządzające portami w celu zagwarantowania kontroli poprzez ustanowienie wielu warunków (operacyjnych, społecznych, środowiskowych itp.), zgodnie z którymi należy korzystać z terminalu; podkreśla jednak ograniczenia podejścia opartego wyłącznie na koncesjach portowych lub umowach dzierżawy;

15. sugeruje, by wszystkie państwa członkowskie wprowadziły przepisy i opracowały plany awaryjne dotyczące scenariusza poważnego konfliktu lub innego stanu wyjątkowego, lub na wypadek wyraźnie niewłaściwego wykorzystania lub podwójnego wykorzystania infrastruktury krytycznej, co ma negatywne konsekwencje dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego, tak aby móc odzyskać kontrolę nad portami, terminalami i inną infrastrukturą morską, w tym anulować prawa koncesji lub zawiesić prawa własności w przypadku własności i posiadania udziałów;

16. apeluje o znaczne inwestycje publiczne i prywatne w portach znajdujących się na terytoriach zamorskich i w regionach najbardziej oddalonych, aby przekształcić je w strategiczne klastry transportu multimodalnego, wytwarzania, magazynowania i dystrybucji energii, a także obrony; wzywa Komisję, aby w swoim wniosku zawarła przepisy ograniczające wpływ i kontrolę operacyjną krajów spoza UE w tych portach;

Bezpieczeństwo

17. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się w szczególności potrzebą ograniczenia ryzyka szpiegostwa i sabotażu w portach o podwójnym zastosowaniu lub pełniących funkcje wojskowe, takich jak porty wykorzystywane przez NATO, w tym przez statki zagraniczne;

18. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się kwestią stosowania zaufanych technologii w logistyce morskiej i funkcjonowaniu terminali kontenerowych; wyraża zaniepokojenie rosnącą zależnością od producentów spoza UE w kwestii wyposażenia służącego do ochrony (przygranicznej) w portach oraz żurawi przeładunkowych, które są w stanie gromadzić dane dotyczące pochodzenia i przeznaczenia kontenerów; zachęca do inwestowania w badania i rozwój w tych dziedzinach, tak by przedsiębiorstwa z UE mogły przejąć czołową rolę w produkcji i sprzedaży tych technologii;

19. uważa, że złożone operacje logistyczne o wysokim stopniu cyfryzacji prowadzą do większej podatności na przerwy w całym łańcuchach logistycznych; w związku z tym zwraca się o ograniczenie i monitorowanie dostępu zagranicznych podmiotów należących do państwa, przez nie kontrolowanych lub podlegających jego wpływom do operacji i informacji portowych;
20. wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na zagrożenie, jakie inwestycje zagraniczne mogą stanowić dla własności intelektualnej, w szczególności poprzez wymuszone transfery technologii;
21. podkreśla, że wysoki poziom cyberbezpieczeństwa i cyberodporności wszystkich podmiotów w naszych portach ma kluczowe znaczenie dla zapobiegania szpiegowstwu i poważnym zakłóceniom systemów i operacji portowych, podczas gdy zagrożenia cybernetyczne znacznie wzrosły w ostatnich kilku latach; zwraca się do Komisji o prowadzenie dalszych badań i gromadzenie danych na temat zasięgu i zagrożeń związanych z zaangażowaniem przedsiębiorstw spoza UE w cyberbezpieczeństwo i bezpieczeństwo danych w infrastrukturze krytycznej oraz o wspieranie opracowywania kompleksowych planów awaryjnych dla portów przy wsparciu technicznym i operacyjnym ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego; uważa, że ryzyko rozprzestrzeniania się negatywnych skutków braku cyberbezpieczeństwa z jednego portu do drugiego jest wysokie, w związku z czym wszystkie państwa członkowskie powinny utrzymywać wysokie standardy, oraz że zalecane jest dzielenie się najlepszymi praktykami i doświadczeniami;
22. podkreśla rosnące znaczenie ochrony infrastruktury krytycznej na morzu i pod wodą (w tym rurociągów energetycznych, sieci komunikacyjnych i obiektów energii z morskich źródeł odnawialnych) dla bezpieczeństwa wód UE i prowadzonych w nich operacji;
23. podkreśla, że chociaż wymiana danych w logistyce przyczynia się do wydajności, sprawności i odporności łańcuchów dostaw, korzystanie z platform należących do państwa spoza UE, przez nie kontrolowanych lub podlegających jego wpływom w portach stwarza ryzyko gospodarcze i strategiczne dla UE i należy mu zapobiegać;
24. ubolewa, że porty UE są niewłaściwie wykorzystywane przez organizacje przestępcze jako kluczowe punkty wprowadzania niedozwolonych środków odurzających, co ma wpływ na całe społeczeństwo i zagraża bezpieczeństwu portów, pobliskich miast i ich mieszkańców; wzywa Komisję do przedstawienia środków służących skutecznej współpracy europejskiej na rzecz zwalczania nielegalnego obrotu środkami odurzającymi, ich pozyskiwania i wywrotowej działalności przestępczej; przyjmuje zatem z zadowoleniem plan działania Komisji z 18 października 2023 r. na rzecz zwalczania nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i przestępczości zorganizowanej oraz podkreśla potrzebę skoordynowanego podejścia UE do zwalczania wszystkich rodzajów międzynarodowej przestępczości zorganizowanej;
25. podkreśla, że porty europejskie są szczególnie narażone na handel innymi niedozwolonymi produktami, takimi jak broń i produkty podrobione, a także na oszustwa celne i oszustwa związane z VAT, oraz że konieczne jest zintensyfikowanie walki z tymi procederami; podkreśla zatem znaczenie współpracy między organami zarządzającymi portami a organami ścigania, w tym w zakresie korzystania z narzędzi i danych cyfrowych w celu zapewnienia bezpiecznej i chronionej działalności portowej; uważa, że jeżeli istnieje wystarczające uzasadnienie prawne, porty powinny mieć dostęp do wszystkich narzędzi, których potrzebują, aby przyczynić się do zapewnienia im bezpieczeństwa;
26. podkreśla, że bezpieczeństwo portów zależy od ich odporności na zmianę klimatu i środowiska; wzywa zatem Komisję do przeprowadzenia badania w celu przeanalizowania zagrożeń klimatycznych dla europejskich portów i związanej z nimi infrastruktury transportowej, w którym to badaniu określone zostaną kategorie ryzyka, np. podnoszenie się poziomu mórz, powodzie, ekstremalne upały, analiza zagrożeń w podziale na regiony, a także określone zostaną środki przeciwdziałania tym zagrożeniom, w tym koszty tych środków i potrzebne inwestycje; wzywa państwa członkowskie do przeprowadzenia długoterminowej oceny ryzyka krytycznej infrastruktury portowej dla środowiska naturalnego oraz do terminowego przyjęcia środków dostosowawczych;

Rola portów w transformacji energetycznej

27. podkreśla, że – jak przewidziano w Europejskim Zielonym Ładzie – porty odgrywają kluczową rolę w transformacji energetycznej jako węzły energetyczne służące do przetwarzania, kondycjonowania i magazynowania nośników energii, wytwarzania energii, importu surowców krytycznych, jako węzły wychwytywania i składowania dwutlenku węgla, jako stacje serwisowania i ośrodki produkcji morskich urządzeń energetycznych oraz jako węzły w systemach transportowych wspierających transformację energetyczną;
28. przypomina, że do 2030 r. UE zamierza importować 10 mln ton ekologicznego wodoru i, aby osiągnąć ten cel, zasadnicze znaczenie dla europejskiej strategii portowej ma kompleksowa strategia w zakresie przywozu, koordynacji i rozwoju infrastruktury, którą należy niezwłocznie przyjąć;

29. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się rosnącym zapotrzebowaniem na inwestycje w porty i terminale oraz ich infrastrukturę, tak aby mogły one odgrywać swoją rolę w transformacji energetycznej; wzywa Komisję, aby przeanalizowała potrzebę przyspieszenia wydawania pozwoleń na rozbudowę portów w związku z transformacją energetyczną, np. rozwojem morskiej energetyki wiatrowej, oraz by zajęła się tą kwestią, tak aby porty nie stały się wąskim gardłem w transformacji energetycznej; podkreśla potrzebę bardziej zrównoważonego zarządzania przestrzenią morską i przybrzeżną, aby wykorzystać potencjał morskiej energii odnawialnej; zachęca do wykorzystywania obszarów portowych do rozmieszczania instalacji wytwarzających energię fotowoltaiczną i wiatrową;

30. podkreśla, że ważne jest zwiększenie synergii między transeuropejską siecią transportową a transeuropejską siecią energetyczną;

31. zwraca się do Komisji, aby włączyła porty do swojej strategii dotyczącej gospodarki o obiegu zamkniętym oraz by pomogła państwom członkowskim i lokalnym władzom portowym poprzez udzielanie wskazówek dotyczących wdrażania projektów związanych z obiegiem zamkniętym; wzywa Komisję do zajęcia się rosnącym problemem wycieku ropy naftowej w portach i kanałach żeglugowych;

32. zwraca się do Komisji o zrealizowanie ambitnego celu w zakresie przesunięcia międzygałęziowego przedstawionego w Zielonym Ładzie oraz o sprostanie pozostałym wyzwaniom związanym z śródlądowymi drogami wodnymi, a zwłaszcza kolejowym transportem towarowym, w celu zwiększenia jego wykorzystania w portach i ich połączeniach z obszarami w głębi lądu;

33. podkreśla, że transformacja energetyczna w portach, przemyśle stoczniowym i sektorze morskim nie będzie możliwa bez wykwalifikowanej siły roboczej oraz odpowiednich publicznych i prywatnych środków finansowych; wzywa Komisję do zapewnienia dostosowanych do przyszłych wyzwań szkoleń, kształcenia i możliwości uczenia się przez całe życie, a także do promowania dialogu społecznego, aby pracownicy portowi znaleźli się w centrum transformacji cyfrowej i ekologicznej oraz aby uczynić tę branżę bardziej atrakcyjną dla kobiet; przypomina o ważnej roli społecznej portów w zapewnianiu wielu bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy oraz podkreśla, że należy zapewnić sprawiedliwe i bezpieczne warunki pracy wszystkim pracownikom portów i żeglugi morskiej; podkreśla, że niedawne kryzysy pokazały, iż marynarze, członkowie załóg, rybacy i pracownicy portowi są niezbędnymi pracownikami pierwszej linii, a ich dobrostan ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania postępu na świecie;

Konkurencyjność portów i przedsiębiorstw w UE

34. podkreśla, że jednym z głównych priorytetów europejskiej strategii portowej powinno być zapewnienie konkurencyjności portów;

35. podkreśla, że wzmocnienie pozycji gospodarczej portów UE i poprawa ich konkurencyjności w gospodarce światowej mają kluczowe znaczenie dla ograniczenia wpływów zagranicznych i zagrożeń dla bezpieczeństwa, a także dla suwerenności europejskiego łańcucha dostaw; uważa, że prawodawstwo europejskie nie powinno osłabiać konkurencyjność portów UE ani powodować ucieczki emisji i ucieczki przedsiębiorstw do portów poza UE;

36. podkreśla ryzyko przeniesienia działalności przeładunkowej kontenerów do portów spoza UE w celu uniknięcia konieczności spełnienia wymogów dyrektywy w sprawie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) ⁽¹³⁾ i rozporządzenia w sprawie inicjatywy FuelEU Maritime ⁽¹⁴⁾; wzywa do ścisłego stosowania zawartych w tych dwóch aktach prawnych przepisów dotyczących monitorowania przeładunków w celu wykrycia i zakazania takich zachowań, a także do oceny, czy przepisy te są wystarczające, aby skutecznie zniechęcić do ich omijania, co szkodzi zarówno środowisku, jak i wzrostowi gospodarczemu i zatrudnieniu w Europie, oraz czy konieczne są dodatkowe środki;

37. wzywa Komisję do przeanalizowania potrzeb inwestycyjnych portów europejskich i zajęcia się tymi potrzebami, aby porty mogły pozostać konkurencyjne w przyszłości, oraz do działania na rzecz bardziej stabilnego klimatu inwestycyjnego, w tym przejrzystości i przewidywalności ocen inwestycji, zarówno publicznych, jak i prywatnych;

⁽¹³⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48).

38. podkreśla, że aby utrzymać konkurencyjność portów UE i funkcjonowanie ewentualnej europejskiej strategii portowej, należy unikać nadmiernych obciążeń administracyjnych, które mogłyby utrudnić funkcjonowanie takiej strategii;
39. podkreśla, że spójna europejska strategia portowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji; zachęca do wzmożonej współpracy między portami europejskimi i wyeliminowania szkodliwych praktyk, takich jak zaniżanie cen;
40. uważa, że dobrze funkcjonująca unia celna ma zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju i odporności UE; uważa, że zreformowana i wzmocniona unia celna wraz ze wspólnym kodeksem celnym pozwolą zachować integralność jednolitego rynku i przyczynią się do utrzymania konkurencyjności UE w dwojakiej transformacji, ekologicznej i cyfrowej, oraz do uniknięcia nieuczciwej konkurencji między portami europejskimi;
41. podkreśla, że różnice w polityce dotyczącej procedur celnych w unijnych punktach wejścia do unii celnej często zakłócają przepływy handlowe i stanowią zagrożenie dla integralności jednolitego rynku europejskiego;
42. przypomina, że trzeba wprowadzić zharmonizowane kontrole celne we wszystkich portach europejskich, aby uniknąć różnego stosowania norm sanitarnych lub norm należytej staranności; nalega, aby Komisja dopilnowała, by kontrole celne w całej UE były przeprowadzane zgodnie z jednakowymi normami, za pośrednictwem bezpośredniego i ujednoliconego mechanizmu kontroli celnych, we współpracy z państwami członkowskimi oraz przy zachowaniu pełnej zgodności z zasadą pomocniczości;
43. przypomina, że porty nie są samodzielnymi aktywami, ponieważ wpisują się w obszerny wodny ekosystem logistyki morskiej, przemysłu morskiego i łańcuchów dostaw, napędzany popytem ze strony europejskich importerów i eksporterów;
44. jest zaniepokojony faktem, że unijne przedsiębiorstwa żeglugowe borykają się z restrykcyjnymi przepisami dotyczącymi kabotażu morskiego w Chinach, które w praktyce zabraniają im wykonywania przewozów kabotażowych między chińskimi portami, podczas gdy przewozy kabotażowe stanowią podstawowy element modelu biznesowego chińskich przedsiębiorstw żeglugowych w niektórych portach UE i między nimi; wzywa Komisję, by przeanalizowała możliwość wprowadzenia wzajemnych unijnych przepisów dotyczących kabotażu morskiego, które mogłyby mieć zastosowanie do nadawców ładunku spoza UE, takich jak Chiny; przypomina, że brak wzajemności inwestycyjnej w portach szkodzi interesom UE;
45. podkreśla znaczenie unijnej inicjatywy Global Gateway jako strategicznej globalnej alternatywy dla chińskiej inicjatywy „Jeden pas i jeden szlak”; podkreśla potencjał projektów inicjatywy Global Gateway w branży morskiej (np. infrastruktura portowa, połączenia drogowe i kolejowe w głębi ładu, ekologiczny wodór) do stworzenia sieci portów, które ułatwiają handel i inwestycje oraz wzajemnie korzystne partnerstwa;
46. podkreśla pilną potrzebę zwiększenia siły, przepustowości i odporności połączeń wewnątrz krajowych portów europejskich, zwłaszcza portów należących do sieci TEN-T, przy czym należy uwzględnić potrzebę ograniczenia emisji i zapewnienia efektywności energetycznej oraz dążyć do przejścia w jak największym stopniu z transportu śródlądowego na kolej i śródlądowe drogi wodne, a jednocześnie należy przygotowywać się na skutki zmiany klimatu, takie jak ekstremalne zdarzenia pogodowe i niski poziom wód na śródlądowych drogach wodnych;
47. sugeruje, aby Komisja stworzyła „atlas” portów europejskich stanowiący mapę m.in. dostępności zasilania energią elektryczną z ładu i paliw alternatywnych w europejskich portach handlowych, infrastruktury lądowej (zwłaszcza kolei) i szlaków żeglugowych, która to mapa mogłaby w miarę możliwości opierać się na interaktywnych mapach TENtec i europejskim obserwatorium paliw alternatywnych, ale powinna również zawierać informacje o mniejszych portach i informacje dodatkowe; uważa, że takie mapowanie mogłoby pomóc w stworzeniu ogólnej podstawy faktycznej dalszego rozwoju portów UE i powiązanych sektorów, takich jak transport towarowy i pasażerski, ruch wycieczkowy, rybołówstwo, morska energia wiatrowa, bunkrowanie i produkcja paliw;
48. podkreśla znaczenie produkcji morskiej – takiej jak przemysł stoczniowy i jego łańcuch dostaw – w UE jako podstawy utrzymania dobrze prosperującego sektora morskiego; wzywa Komisję, aby zbadała i oceniła wpływ zależności Europy od zagranicznego przemysłu stoczniowego, aby pilnie zdefiniować ambitną strategię na rzecz przemysłu morskiego oraz podjąć odpowiednie środki w celu zwiększenia konkurencyjności i odporności europejskich stoczni i ich całych łańcuchów dostaw;

49. wzywa Komisję do wprowadzenia ram cyfrowych sprzyjających promowaniu programów innowacji i dalszej cyfryzacji portów, takich jak programy dotyczące inteligentnych portów, w celu poprawy skuteczności, wydajności i zrównoważonego charakteru portów; podkreśla w szczególności potencjał cyfryzacji w zakresie optymalizacji zawinięć do portów (w celu skrócenia czasu oczekiwania na wodach przybrzeżnych i w portach), przybycia „dokładnie na czas”, zaawansowanych systemów nawigacji (w celu ograniczenia zużycia paliwa i redukcji emisji), systemów automatycznej identyfikacji (w celu zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i lepszego egzekwowania przepisów środowiskowych), a także dronów i rozwiązań w zakresie sztucznej inteligencji prowadzących do lepszych decyzji w sprawie infrastruktury portowej;

50. podkreśla, że portom należy przydzielić odpowiednie finansowanie i instrumenty finansowe, aby zachowały konkurencyjność, odgrywały rolę umożliwiającą transformację ekologiczną i ograniczały ryzyko wpływów zagranicznych; zwraca się o zwiększenie finansowania przeznaczanego dla portów w ramach instrumentu „Łącząc Europę”; podkreśla znaczenie inwestycji prywatnych w portach oraz fakt, że to przedsiębiorstwa zapewniają zatrudnienie i innowacje w portach i wokół nich;

Wniosek

51. wzywa do zorganizowania europejskiego szczytu portowego w celu przeprowadzenia dalszych prac nad wyżej wymienionymi kwestiami i zbadania w tym celu możliwości ściślejszej współpracy między portami europejskimi;

52. wzywa Komisję do przedstawienia do końca 2024 r. kompleksowej europejskiej strategii portowej dotyczącej wyżej wymienionych kwestii;

o
o o

53. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
