



Документ за разглеждане в заседание

A9-0443/2023

15.12.2023

ДОКЛАД

относно разработването на цялостна европейска стратегия за
пристанищата
(2023/2059(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Том Берендсен

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	17
ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА.....	19
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ	20
ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	30
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	31

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно разработването на цялостна европейска стратегия за пристанищата (2023/2059(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално дял XVIII от него,
- като взе предвид съобщението на Комисията от 1 юни 2023 г., озаглавено „Морската безопасност: в основата на чистото и модерно корабоплаване“ (COM(2023)0268),
- като взе предвид съвместното съобщение на Комисията и на върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност от 10 март 2023 г. относно актуализиране на Стратегията на ЕС за морска сигурност и свързания с нея план за действие „Засилване на Европейската стратегия за морска сигурност с оглед на променящите се заплахи за морската сигурност“ (JOIN(2023)0008),
- като взе предвид плана за действие във връзка със Стратегията за морска сигурност, приет от Европейския съвет на 24 юни 2014 г.,
- като взе предвид заключенията на Съвета относно прегледа на плана за действие във връзка със Стратегията за морска сигурност на ЕС, приети от Европейския съвет на 26 юни 2018 г.,
- като взе предвид съвместното съобщение на Комисията и на върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност от 1 декември 2021 г., озаглавено „Global Gateway“ (JOIN(2021)0030),
- като взе предвид съвместното съобщение на Комисията и на върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност от 12 март 2019 г., озаглавено „ЕС – Китай – стратегически перспективи“ (JOIN(2019)0005),
- като взе предвид съвместното съобщение до Европейския парламент, Европейския съвет и Съвета от 20 юни 2023 г., озаглавено „Европейска стратегия за икономическа сигурност“ (JOIN(2023)0020),
- като взе предвид пакета на Комисията „Подготвени за цел 55“ от 14 юли 2021 г. за изпълнение на Европейския зелен пакт,
- като взе предвид споразумението, прието на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (COP21) в Париж на 12 декември 2015 г. (Парижкото споразумение),

- като взе предвид съобщението на Комисията от 20 май 2020 г., озаглавено „Стратегия на ЕС за биологичното разнообразие за 2030 г. Да осигурим полагащото се място на природата в нашия живот“ (COM(2020)0380),
- като взе предвид Директива 2007/60/ЕО от 23 октомври 2007 г. относно оценката и управлението на риска от наводнения,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2018/2001 от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници,
- като взе предвид съобщението на Комисията от 23 май 2013 г., озаглавено „Пристанищата: двигател на растежа“ (COM(2013)0295),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 18 октомври 2023 г. относно пътната карта на ЕС за борба с трафика на наркотици и организираната престъпност,
- като взе предвид Плана за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“,
- като взе предвид Директивата за качеството на атмосферния въздух (2022/0347(COD) [водят се преговори за приемането на текста],
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС¹,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО²,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за устойчивостта на критичните субекти и за отмяна на Директива 2008/114/ЕО на Съвета³,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014⁴,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Съюза⁵,

¹ [ОБ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1.](#)

² [ОБ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48.](#)

³ [ОБ L 333, 27.12.2022 г., стр. 164.](#)

⁴ [ОБ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38.](#)

⁵ [ОБ L 79I, 21.3.2019 г., стр. 1.](#)

- като взе предвид Регламент (ЕС) 2022/2560 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно чуждестранните субсидии, които нарушават вътрешния пазар⁶,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата⁷,
- като взе предвид Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС⁸,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 906/2009 на Комисията от 28 септември 2009 г. относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора за някои категории споразумения, решения и съгласувани практики между дружества за линейно корабоплаване (консорциуми) и съобщението на Комисията от 10 октомври 2023 г. относно изтичането на срока на неговото действие на 25 април 2024 г.,
- като взе предвид предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013 (COM(2021)0812),
- като взе предвид своята резолюция от 16 септември 2021 г. относно нова стратегия ЕС – Китай⁹,
- като взе предвид своята резолюция от 27 април 2021 г. относно техническите и оперативните мерки за по-ефикасен и по-чист морски транспорт¹⁰,
- като взе предвид своята резолюция от 12 март 2019 г. относно заплахите за сигурността във връзка със засилващото се технологично присъствие на Китай в ЕС и възможни действия на равнището на ЕС за ограничаването им¹¹,
- като взе предвид проучването от септември 2023 г., озаглавено „Китайски инвестиции в европейската морска инфраструктура“, поръчано от комисията по транспорт и туризъм¹²,
- като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,
- като взе предвид становището на комисията по международна търговия,
- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0443/2023),

⁶ [ОБ L 330, 23.12.2022 г., стр. 1.](#)

⁷ [ОБ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1.](#)

⁸ [ОБ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1.](#)

⁹ [ОБ C 117, 11.3.2022 г., стр. 40.](#)

¹⁰ [ОБ C 506, 15.12.2021 г., стр. 12.](#)

¹¹ [ОБ C 23, 21.1.2021 г., стр. 2.](#)

¹² [Институт за китайски изследвания „Меркатор“, Институт за международни икономически изследвания във Виена, Институт за международни икономически отношения, Chinese Investments in European Maritime Infrastructure \(„Китайски инвестиции в европейската морска инфраструктура“\), октомври 2023 г.](#)

- А. като има предвид, че пристанищата са порталите на ЕС към света и като такива играят решаваща роля в неговата икономика, като предоставят богатство и работни места чрез улесняване на външната търговия, осъществяване на връзка с хинтерланда, осигуряване на растеж на синята икономика и промишленото производство, енергийния преход, сигурността на енергийните доставки и стратегическата автономност на ЕС;
- Б. като има предвид, че пристанищата предоставят жизненоважна обществена услуга, която следва да бъдат призната и оценена;
- В. като има предвид, че макар конкуренцията между пристанищата да носи ползи, следва да се избягва надпреварата между тях за сметка на сигурността или засиленото политическо влияние или чуждестранен контрол чрез инвестиции на субекти извън ЕС, по-специално от държавни предприятия или контролирани или повлияни от държавата предприятия;
- Г. като има предвид, че държавните предприятия извън ЕС или предприятията, пряко или непряко контролирани от чужди държави, са увеличили стратегическите си финансови и оперативни дялове в европейските пристанища, терминали, дружества и пристанищна инфраструктура;
- Д. като има предвид, че Европейският съюз подчерта желанието си за по-голяма автономност в стратегическите сектори, но не е направил почти нищо, за да реагира на растежа на Китай в морския сектор и последиците от това за сигурността;
- Е. като има предвид, че пристанищата са изключително сложна среда с много заинтересовани лица и интереси, поради което установяването и оценката на рисковете от чуждо влияние е трудна, но много важна задача;
- Ж. като има предвид, че руската агресивна война срещу Украйна показва, че зависимостта от отделни държави извън ЕС в стратегическите сектори крие недопустими рискове и че е от съществено значение да се укрепят сигурността и устойчивостта на морската инфраструктура и на веригите за създаване на стойност, за да се гарантира потокът от жизненоважни стоки;
- З. като има предвид, че пристанищата възвърнаха значението си от военна и отбранителна гледна точка, включително двойното предназначение на тяхната инфраструктура;
- И. като има предвид, че европейските пристанища често се конкурират с пристанища в трети държави, където чуждестранните инвестиции от трети държави допълнително задълбочават липсата на еднакви условия по отношение на конкурентоспособността и спазването на стандартите за устойчивост, трудовите права и фискалните тежести;
- Й. като има предвид, че следва да се обърне особено внимание на отрицателните последици от избягването на задължения чрез преместване на дейностите по трансбордиране в пристанища извън ЕС, както по отношение на подкопаването на конкурентоспособността на пристанищата в ЕС, така и по отношение на увеличаването на изместването на въглеродни емисии;

- К. като има предвид, че пристанищата изиграха незаменима роля в управлението на кризи в ЕС, като осигуриха непрекъснатост на веригите за доставки и дадоха възможност за създаване на алтернативни маршрути, включително чрез създаване на алтернативни маршрути за доставка на втечен природен газ (ВПЗ) в кратки срокове и увеличаване на газохранилищата в Европа;
- Л. като има предвид, че в най-отдалечените региони и на островите пристанищата често осигуряват спасителна подкрепа, тъй като служат като основна социална и икономическа връзка с останалата част на ЕС;
- М. като има предвид, че пристанищата са от съществено значение за декарбонизацията на водния транспорт, като се вземат предвид целите на Зеления пакт и целите за намаляване на замърсяването, както и съществената роля на енергията от възобновяеми източници от инсталации в морето; като има предвид, че е важно да се намали замърсяването на въздуха от кораби в пристанищните зони, включително емисиите на сажди;
- Н. като има предвид, че пристанищните зони и пристанищните операции в ЕС ще бъдат уязвими от покачването на морското равнище;
- О. като има предвид, че пристанищата съчетават и защитават различни крайбрежни дейности в полза на гражданите, крайбрежните общности и морската среда, като спомагат за поддържането на крайбрежните местообитания и подобряват качеството на въздуха в агломерациите около пристанищата;
- П. като има предвид, че подобреното логистично планиране между пристанищата и клиентите, включително линиите за превоз по море, би могло да позволи да се избегне ненужният автомобилен транспорт в Европа; като има предвид, че по-активното сътрудничество между пристанищата с цел засилване на вътрешнорегионалните връзки и ускоряване на връзките би могло да доведе до по-ефективни инвестиции в пристанищна инфраструктура, по-устойчиви маршрути за внос и износ и по-ефективно използване на ресурсите, публичните и частните средства и недостатъчно използвания капацитет;
- Р. като има предвид, че пристанищата са част от по-широката водна екосистема, която обхваща широк набор от дейности, включително корабоплаване, корабостроене, производство на морско оборудване, речно корабоплаване и логистика;
- С. като има предвид, че очевидната необходимост от мултидисциплинарен и цялостен подход към европейските пристанища не беше превърната в конкретни мерки от страна на Комисията, което доведе до натрупване с течение на времето на разнородни разпоредби, свързани с пристанищата;

Чуждестранно влияние

- 1. подчертава многократните предупреждения от страна на разузнавателни агенции за рисковете от икономическа зависимост, шпионаж и саботаж, причинени от икономическото присъствие и оперативното участие на субекти от държави извън

ЕС в нашата критична инфраструктура и стратегически сектори, като например пристанищата¹³, включително дейностите на чуждестранни кораби;

2. призовава Комисията да представи стратегическа политическа рамка на ЕС за намаляване и ограничаване на влиянието и финансовия и оперативния контрол, упражняван върху пристанищата на ЕС и върху техните работни процеси и операции в хинтерланда от страна на държави извън ЕС, включително случаите на участие и контрол в управлението на пристанищната администрация, за да се намери баланс между поддържането на отворена инвестиционна среда и намаляването на рисковете; призовава Комисията и държавите членки да наблюдават също така участието на трети държави в пристанищата на съседни държави в обхвата на европейската политика за съседство и политиката за разширяване;
3. призовава Комисията, съвместно с държавите членки, да предложи рамка за непрекъснат мониторинг и докладване на влиянието на държави извън ЕС в пристанищата на ЕС, по-специално пристанищата от TEN-T, управлението на терминалите на ЕС и световния превоз на контейнери, както и да оценява потенциалните връзки между действията на дадена държава извън ЕС в тези сектори;
4. насочва вниманието на факта, че ограничаването на чуждестранните инвестиции, по-специално от държавни предприятия или контролирани или повлияни от държавата предприятия, в конкретно пристанище в една държава членка може да окаже отрицателно въздействие върху конкурентната позиция на това пристанище в сравнение със съседни пристанища, за които няма такива ограничения, което подчертава необходимостта от съвместна европейска стратегия; счита, че асиметричното разпространение на чуждестранни инвестиции между държавите от ЕС може да бъде заплаха за единството, способността за справяне с кризи и устойчивостта на ЕС; отправя искане към Комисията да анализира потенциалното въздействие върху заетостта и търговията на местно равнище и на равнището на ЕС, което може да произтече от ограничаването на инвестициите на държави извън ЕС в европейските пристанища;
5. насърчава националните пристанищни администрации, държавите членки и Комисията да разработят подходящ формат за стратегическо сътрудничество между европейските пристанища, за да се сведе до минимум рискът да бъдат противопоставяни едни на други от външни участници;
6. подчертава, че въпреки съществуването на защитни механизми на равнището на ЕС, като например скрининга на преките чуждестранни инвестиции и правилата в областта на конкуренцията, тези инструменти не са достатъчни за справяне с нарастващата икономическа мощ на външни сили чрез отделни дружества, включително държавни предприятия или контролирани или повлияни от държавата предприятия, и че ефективността им до голяма степен зависи от прилагането им от отделните държави членки;
7. подчертава, че е важно да се засили сътрудничеството в ЕС при скрининга и блокирането на входящи инвестиции в критична инфраструктура, когато не може

¹³ [AIVD, MIVD и NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke actoren 2, ноември 2022 г.](#)

да се изключи значително отрицателно въздействие върху други държави членки или ЕС като цяло, и че това сътрудничество следва да включва обмен на информация за заплахите и възможностите;

8. силно насърчава Комисията да засили ролята на защитните мерки за пристанищата чрез амбициозно преразглеждане на Регламента относно преките чуждестранни инвестиции¹⁴ (Регламент за ПЧИ), включително чрез въвеждане на задължителна система за скрининг на преките чуждестранни инвестиции във всички държави членки, като се гарантира, че процесите на скрининг са ясни и обективни и че определенията, обхватът и процедурните аспекти са съгласувани във всички държави членки, за да се осигурят еднакви условия на конкуренция в целия ЕС;
9. подчертава също така решаващото значение на механизма в член [47] от преразгледания регламент за TEN-T [xxx/2024], задължаващ държавите членки да извършват скрининг на инвестициите на трети държави в инфраструктурата на TEN-T за потенциалните рискове за сигурността, обществения ред или стратегическата автономност на ЕС, който трябва да се разглежда като допълващ разпоредбите на Регламента за ПЧИ, тъй като този механизъм се прилага както за инвестиции в инфраструктура (напр. придобиване на дялове в терминал), така и за инфраструктурни дейности, извършвани в ЕС от дружество от трета държава (напр. като част от обществена поръчка за изграждане на терминал в европейско пристанище), и тъй като предвижда също възможността други потенциално засегнати държави членки да предоставят коментари на държавата членка, която извършва скрининга, а ефективното му прилагане за съответната пристанищна инфраструктура следва да бъде крайъгълен камък на европейската стратегия за пристанищата;
10. подчертава колко е важен мониторингът на изпълнението на Регламент (ЕС) 2022/2560 относно чуждестранните субсидии, които нарушават вътрешния пазар; призовава Комисията да следи отблизо пазара в пристанищния сектор и ако е необходимо, да се намеси служебно, както е предвиденото в член 9 от посочения регламент;
11. призовава Комисията да проучи и оцени въздействието на вертикалната интеграция в морската логистика, на Регламента за групово освобождаване на консорциуми, чийто срок на действие изтича през 2024 г., и на създаването на съюзи в контейнерното корабоплаване върху влиянието на държави извън ЕС в пристанищата на ЕС; призовава Комисията да се намесва, когато е необходимо, за да гарантира лоялна конкуренция, справедлив баланс на силите и еднакви условия за конкуренция за всички участници в пристанищните екосистеми;
12. подчертава, че по-специално съвкупното присъствие на предприятия под контрола и/или влиянието на китайската държава в пристанищата от основната мрежа и възлите на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) има важни последици за устойчивостта и сигурността на отделните възли и мрежата като цяло; припомня, че присъствието на инвеститори от трети държави в пристанищата може да попречи на тяхното двойно предназначение;

¹⁴ [Регламент \(ЕС\) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Съюза, ОВ L 79I, 21.3.2019 г., стр. 1.](#)

13. призовава Комисията и държавите членки спешно да извършат оценка на риска от участието на Китай в морските инфраструктури, която да включва въздействието на това участие върху труда и околната среда, зависимостите и оценката на затрудненията при превоза на стоки от Китай до ЕС и трансбордирането, като подчертава, че тази оценка следва да включва и други държави извън ЕС;
14. припомня, че морският и пристанищният сектор в Европа се характеризират с множество различни управленски структури – с различни средства за разрешаване на инвестициите, вариращи от схеми за лицензиране и отдаване на концесия до предоставяне на собственост върху пристанищната инфраструктура и пълни оперативни правомощия над пристанищните администрации; в тази връзка подчертава значението на мерките за намаляване на риска от страна на пристанищните администрации за поддържане на контрола чрез определяне на множество условия (оперативни, социални, екологични и др.), при които терминалът следва да функционира; същевременно подчертава ограниченията на подход, основан изключително на пристанищни концесии и/или договори за отдаване под наем;
15. предлага всички държави членки да въведат закони и да разработят планове за действие при извънредни ситуации в случай на сериозен конфликт или друго извънредно положение, или в случай на явно незаконно присвояване или двойно използване на критична инфраструктура с отрицателни последици за сигурността или обществения ред, за да могат да си върнат контрола върху пристанищата, терминалите и други морски инфраструктури, включително чрез отменяне на концесионните права и/или временно прекратяване на правото на ползване в случаите на собственост и участие;
16. призовава за значителни публични и частни инвестиции в пристанищата в отвъдморските територии и най-отдалечените региони с цел те да бъдат превърнати в стратегически клъстери за мултимодален транспорт, производство, съхранение и разпределение на енергия, както и отбрана; призовава Комисията да включи в своето предложение разпоредби за ограничаване на влиянието и оперативния контрол от страна на държави извън ЕС в тези пристанища;

Сигурност

17. призовава Комисията и държавите членки да обърнат специално внимание на необходимостта от предотвратяване и намаляване на рисковете от шпионаж и саботаж в пристанищата с двойно предназначение или с военна функция, като например пристанищата, които се използват от НАТО, включително чрез чуждестранни кораби;
18. призовава Комисията и държавите членки да разгледат използването на надеждни технологии в морската логистика и във функционирането на контейнерните терминали; изразява загриженост относно нарастващата зависимост от производители извън ЕС по отношение на оборудването за (гранична) сигурност в пристанищата, както и по отношение на контейнерните кранове, които могат да събират данни за произхода и местоназначението на контейнерите; насърчава инвестициите в научноизследователска и развойна дейност в тези области, така че

дружествата от ЕС да могат да поемат водеща роля в производството и продажбата на тези технологии;

19. счита, че сложните и силно цифровизирани логистични операции увеличават риска от прекъсване на цели логистични вериги; поради това призовава за ограничаване и наблюдение на достъпа на чуждестранни държавни или контролирани или повлияни от държавата субекти до пристанищните операции и информация;
20. призовава Комисията да обърне специално внимание на заплахата, която може да представляват чуждестранните инвестиции за интелектуалната собственост, по-специално чрез принудителни трансфери на технологии;
21. подчертава, че високото равнище на киберсигурност и киберустойчивост на всички участници в пристанищата е от решаващо значение за предотвратяването на шпионаж и сериозни смущения в пристанищните системи и операции, като се има предвид, че рискът от киберзаплахи се е увеличил значително през последните няколко години; призовава Комисията да продължи да проучва и събира данни за обхвата и рисковете от участието на дружества извън ЕС в киберсигурността и сигурността на данните в критичната инфраструктура, както и да подкрепи разработването на всеобхватни планове за действие при извънредни ситуации в пристанищата с техническата и оперативна подкрепа на Европейската агенция за морска безопасност; счита, че рискът от неблагоприятни вторични ефекти между пристанищата поради липсата на киберсигурност е голям и че поради това всички държави членки следва да поддържат високи стандарти, както и че се препоръчва обмен на най-добри практики и опит;
22. подчертава нарастващото значение на защитата на критичната инфраструктура в морето и под водата (включително енергийни тръбопроводи, комуникационни мрежи и съоръжения за енергия от възобновяеми източници в морето) за безопасността и сигурността на водите на ЕС и операциите в тях;
23. подчертава, че макар обменът на данни в логистиката да допринася за ефективността, гъвкавостта и устойчивостта на веригите на доставки, използването на платформи, които са собственост или са контролирани или повлияни от държави извън ЕС, в пристанищата поражда икономически и стратегически рискове за ЕС и следва да бъде предотвратено;
24. изразява съжаление относно факта, пристанищата на ЕС се използват неправомерно от престъпни организации като ключови входни пунктове за незаконни наркотици, което се отразява на обществото като цяло и подкопава безопасността на пристанищата, близките градове и техните жители; призовава Комисията да предложи мерки за ефективно европейско сътрудничество за борба с трафика, производството и престъпните дейности, свързани с наркотиците; във връзка с това приветства пътната карта на Комисията от 18 октомври 2023 г. за борба с трафика на наркотици и организираната престъпност и подчертава необходимостта от координиран подход на ЕС за борба с всички видове транснационална организирана престъпност;
25. подчертава, че европейските пристанища са изложени в особено голяма степен на трафик на други незаконни продукти, като например оръжия или фалшиви стоки,

както и на митнически измами и измами с ДДС, и че е необходимо да се засили борбата срещу тези дейности; във връзка с това подчертава значението на сътрудничеството между пристанищните администрации и правоприлагащите органи, включително при използването на цифрови инструменти и данни, за да се гарантират безопасни и сигурни пристанищни операции; счита, че ако има достатъчно правно основание за това, пристанищата следва да разполагат с достъп до всички инструменти, от които се нуждаят, за да повишат сигурността си;

26. подчертава, че сигурността на пристанищата зависи от тяхната устойчивост спрямо изменението на климата и околната среда; поради това призовава Комисията да проведе проучване за анализ на климатичните рискове за европейските пристанища и свързаната с тях транспортна инфраструктура, като определи категориите рискове, например покачване на морското равнище, наводнения, екстремни горещини, да анализира рисковете по региони и да определи мерките за справяне с тези рискове, включително разходите за тези мерки и необходимите инвестиции; призовава държавите членки да извършат дългосрочна оценка на риска за околната среда на своята критична пристанищна инфраструктура и своевременно да предприемат адаптивни мерки;

Ролята на пристанищата в енергийния преход

27. подчертава жизненоважната роля, която пристанищата изпълняват в енергийния преход, както е посочено в Зеления пакт на ЕС, като енергийни центрове за преобразуване, кондициониране и съхранение на енергоносители, за производство на енергия и внос на суровини от критично значение, като центрове за улавяне и съхранение на въглерод, като станции за поддръжка и производствени центрове за инсталации за производство на енергия, разположени в морето, и като възли в транспортните системи в подкрепа на енергийния преход;
28. припомня, че целта на ЕС е да внесе 10 милиона тона чист водород до 2030 г. и че за да я постигне, от съществено значение за европейската стратегия за пристанищата е да се разработи своевременно цялостна стратегия за внос, координация и развитие на инфраструктурата;
29. призовава Комисията и държавите членки да разгледат нарастващата необходимост от инвестиции в пристанищата, терминалите и тяхната инфраструктура, така че те да могат да поемат своята роля в енергийния преход; призовава Комисията да анализира и разгледа необходимостта от ускорено издаване на разрешения за разширяване на пристанищата в контекста на енергийния преход, като например внедряване на вятърни паркове в морето, така че пристанищата да не се превърнат в пречка за енергийния преход; подчертава, че е необходимо по-устойчиво управление на морското пространство и бреговете, за да се отключи потенциалът на възобновяемата енергия от разположени в морето инсталации; насърчава използването на пристанищни зони за внедряване на фотоволтаична и вятърна енергия;
30. подчертава значението на увеличаването на полезните взаимодействия между трансевропейската транспортна мрежа и трансевропейската енергийна мрежа;

31. изисква от Комисията да включи пристанищата в своята стратегия за кръгова икономика и да подпомогне държавите членки и местните пристанищни администрации, като предостави насоки за изпълнението на проекти, свързани с кръговата икономика; призовава Комисията да предприеме мерки във връзка със задълбочаващия се проблем с нефтените разливи в пристанищата и каналите за корабоплаване;
32. изисква от Комисията да изпълни амбицията си за преминаване към други видове транспорт, заложен в Зеления пакт, и да се справи с оставащите предизвикателства пред вътрешните водни пътища, и по-специално железопътния товарен превоз, за да се увеличи използването им в пристанищата и свързаността им с хинтерланда;
33. подчертава, че енергийният преход в пристанищата, корабостроителната индустрия и морския сектор няма да бъде възможен без квалифицирана работна ръка и адекватно публично и частно финансиране; настоятелно призовава Комисията да предостави съобразени с бъдещето възможности за обучение, образование и учене през целия живот, както и да насърчава социалния диалог, да постави пристанищните работници в центъра на цифровия и екологичния преход и да направи отрасъла по-привлекателен за жените; отново изтъква важната обществена роля на пристанищата за осигуряването на много преки и непреки работни места и подчертава необходимостта от гарантиране на справедливи и безопасни условия на труд за всички пристанищни и морски работници; подчертава, че неотдашните кризи показаха, че моряците, членовете на екипажи, рибарите и пристанищните работници са изключително важни работници на предна линия и че тяхното благосъстояние е жизненоважно за поддържането на световната икономика;

Конкурентоспособност на пристанищата и дружествата в ЕС

34. подчертава, че конкурентоспособността на пристанищата следва да бъде един от основните приоритети на европейската стратегия за пристанищата;
35. подчертава, че укрепването на икономическата позиция на пристанищата в ЕС и подобряването на тяхната конкурентоспособност в световната икономика е от решаващо значение за ограничаване на чуждестранното влияние и рисковете за сигурността, както и за суверенитета на веригата на доставки на Европа; счита, че европейско законодателство не бива да подкопава конкурентоспособността на пристанищата в ЕС и да води до изместване на въглеродни емисии и стопанска дейност към пристанища извън ЕС;
36. подчертава рисковете от преместване на дейностите по трансбордиране на контейнери в пристанища извън ЕС с цел заобикаляне на изискванията на Директивата на ЕС за системата за търговия с емисии (СТЕ)¹⁵ и Регламента FuelEU за морския транспорт¹⁶; призовава за стриктно прилагане на разпоредбите

¹⁵ [Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета, ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.](#)

¹⁶ [Регламент \(ЕС\) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на](#)

за мониторинг на трансбордирането в тези два законодателни акта, за да се открива и забранява подобно поведение, и за оценка дали тези разпоредби са достатъчни за ефективно възпиране на поведението, целящо заобикаляне на изискванията в ущърб както на околната среда, така и на растежа и заетостта в Европа, както и дали са необходими допълнителни мерки;

37. призовава Комисията да анализира и разгледа нуждите на европейските пристанища от инвестиции с цел да се запази конкурентоспособността им в бъдеще и да се работи за по-стабилен инвестиционен климат, включително прозрачност и предвидимост в оценките на инвестициите, както публични, така и частни;
38. подчертава, че за да се запази конкурентоспособността на пристанищата в ЕС и функционирането на евентуална европейска стратегия за пристанищата, следва да се избягва прекомерната административна тежест, която би могла да подкопае ефективността на тази стратегия;
39. подчертава, че последователната европейска стратегия за пристанищата е от съществено значение за гарантиране на лоялната конкуренция; насърчава засиленото сътрудничество между европейските пристанища и премахването на вредните практики, като например занижаване на цените;
40. счита, че добре функциониращият митнически съюз е от основно значение за конкурентоспособността, устойчивостта и издръжливостта на ЕС; счита, че един реформиран и укрепен митнически съюз с общ митнически кодекс ще запази целостта на единния пазар, като помогне за запазване на конкурентоспособността на ЕС в двойния екологичен и цифров преход и за избягване на нелоялната конкуренция между европейските пристанища;
41. подчертава, че различията в политиките по отношение на митническите процедури на входните пунктове на митническия съюз на ЕС често нарушават търговските потоци и застрашават целостта на единния пазар на ЕС;
42. припомня, че е важно да се въведе хармонизиран митнически контрол във всички европейски пристанища, за да се избягва различното прилагане на санитарните стандарти или стандартите за надлежна проверка; настоява Комисията да гарантира, че митническият контрол в ЕС следва едни и същи стандарти чрез единен механизъм за пряк митнически контрол, в координация с държавите членки и при пълно спазване на принципа на субсидиарност;
43. припомня, че пристанищата не са самостоятелни активи и имат свое място в една огромна водна екосистема от морска логистика, промишленост и вериги за доставки, задвижвани от търсенето на европейските вносители и износители;
44. изразява загриженост относно факта, че превозвачите от ЕС се сблъскват с рестриktivно законодателство в областта на морския каботаж в Китай, което на практика им забранява да извършват каботажни превози между китайски пристанища, докато същевременно каботажните превози представляват основен елемент от бизнес модела на китайските превозвачи в някои пристанища на ЕС и

[Директива 2009/16/ЕО, ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48.](#)

между тях; призовава Комисията да проучи възможността за въвеждане на реципрочен закон на ЕС за морския каботаж, който би могъл да се прилага за някои превозвачи извън ЕС, като например Китай; припомня, че липсата на реципрочност по отношение на инвестициите в пристанищата накърнява интересите на ЕС;

45. подчертава значението на инициативата „Global Gateway“ на ЕС като стратегическа глобална алтернатива на китайската инициатива „Един пояс, един път“; подчертава потенциала на проектите по „Global Gateway“ в морската промишленост (напр. пристанищна инфраструктура, пътна и железопътна връзка с хинтерланда, зелен водород) за създаването на мрежа от пристанища, която да улеснява търговията, инвестициите и взаимноизгодните партньорства;
46. подчертава спешната необходимост от подобряване на силата, капацитета и устойчивостта на връзките на европейските пристанища с хинтерланда, особено на тези, които са част от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), като се вземе предвид необходимостта от намаляване на емисиите и енергийна ефективност и от пренасочване на възможно най-голям брой сухопътни превози към железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, като същевременно се предвидят последиците от изменението на климата, например екстремни метеорологични явления и ниски нива на водата по вътрешните водни пътища;
47. предлага Комисията да изготви „атлас“ на европейските пристанища, в който да бъдат отразени, наред с другото, наличието на брегово електрозахранване и алтернативни горива в европейските търговски пристанища, инфраструктурата в хинтерланда (особено железопътната) и морските пътища, като подобен атлас вероятно би могъл да се основава на интерактивните карти на TENtec и Европейската обсерватория за алтернативни горива, но следва да включва и по-малки пристанища и допълнителна информация; счита, че това картографиране би могло да помогне за формирането на цялостна фактическа основа за по-нататъшното развитие на пристанищата в ЕС и свързаните с тях отрасли, като например товарния и пътническият транспорт, круизния трафик, риболова, вятърната енергия от разположени в морето инсталации, зареждането и производството на гориво;
48. подчертава значението на морското производство, като например корабостроенето и свързаната с него верига на доставки, в ЕС като основа за поддържането на процъфтяващ воден сектор; призовава Комисията да проучи и оцени въздействието на зависимостта на Европа от чуждестранно морско производство, спешно да определи амбициозна европейска промишлена морска стратегия и да предприеме адекватни мерки за повишаване на конкурентоспособността и устойчивостта на европейските корабостроителници и целите им вериги за доставки;
49. призовава Комисията да въведе благоприятна цифрова рамка, която да стимулира програми за иновации и по-нататъшна цифровизация на пристанищата, като например програми за интелигентни пристанища, с цел подобряване на ефективността, производителността и устойчивостта на пристанищата; подчертава по-специално потенциала на цифровизацията за оптимизиране на

спирането в пристанищата (намаляване на времето за изчакване в крайбрежните води и пристанищата), за пристигане точно навреме, за усъвършенствани навигационни системи (пестене на гориво и намаляване на емисиите), за системи за автоматична идентификация (по-голяма безопасност в море и по-добро прилагане на разпоредбите за опазване на околната среда), както и за безпилотни летателни апарати и решения с изкуствен интелект, които водят до по-добри решения относно пристанищната инфраструктура;

50. подчертава, че на пристанищата ще трябва да бъдат разпределени подходящо финансиране и инструменти за финансиране, за да останат конкурентоспособни, да играят благоприятстваща роля в екологичния преход и да ограничат рисковете от чуждестранно влияние; отправя искане за увеличаване на средствата, предназначени за пристанищата в рамките на Механизма за свързване на Европа; подчертава значението на частните инвестиции в пристанищата, както и факта, че дружествата осигуряват заетост и иновации във и около пристанищата;

Заклучение

51. призовава за провеждането на европейска среща на високо равнище, посветена на пристанищата, която да доразвие горепосочените въпроси и да проучи възможностите за засилено сътрудничество между европейските пристанища за тази цел;
 52. призовава Комисията да представи до края на 2024 г. цялостна европейска стратегия за пристанищата, в която да бъдат разгледани горепосочените въпроси;
-
- ○
53. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Като се има предвид стратегическото значение на пристанищата за европейския транспортен сектор и европейската икономика като цяло, докладчикът призовава Европейската комисия да предложи приоритетно цялостна европейска стратегия за пристанищата, която да гарантира бъдещата конкурентоспособност и устойчивост на европейските пристанища и да предотврати всяка чуждестранна зависимост в този сектор.

След като Европа се сблъска със суровата реалност на едностранната си енергийна зависимост от Русия, сега Съюзът е изправен пред създаването на нови чуждестранни зависимости, този път в транспортния сектор. През последните двадесет години държавни субекти от авторитарно управлявани трети държави като Китай инвестираха значителни средства в пристанища.

Чуждестранното влияние върху европейската критична инфраструктура е проблематично, тъй като има потенциала да подкопае сигурността, икономическата независимост и устойчивостта на отделните държави членки и на Съюза като цяло. Позволявайки такова чуждестранно влияние, ЕС е все по-уязвим от икономическа гледна точка и податлив на незаконния натиск от страна на авторитарни трети държави. Освен това, когато чуждестранни субекти придобиват представа за пълните потоци от стоки, които влизат в ЕС и излизат от него, рискът от шпионаж се увеличава – риск, за който националните разузнавателни служби вече са предупредили.

Нито едно пристанище или държава членка не може да откаже лесно тези инвестиции, тъй като трябва да вземе предвид риска инвестицията просто да се премести към следващия конкурент или към съседна държава членка. Това означава, че съвместният европейски подход е от решаващо значение, особено като се има предвид, че уязвимостта в една държава членка представлява уязвимост за Европейския съюз като цяло.

Същевременно докладчикът посочва, че в допълнение към реагирането на рисковете за сигурността чрез засилено европейско сътрудничество, регулиране и прилагане на всички равнища, от решаващо значение е да се укрепи собствената икономическа позиция на пристанищата на ЕС и да се подобри тяхната конкурентоспособност на световно равнище. Пристанниците играят жизненоважна роля в енергийния преход и могат да извлекат ползи от инвестициите, иновациите, цифровизацията и еднаквите условия на конкуренция в световен мащаб.

За да се обърне тенденцията, от решаващо значение е държавите членки и пристанищата да възприемат приоритетно общ и строг стратегически подход към развитието на нашата критична инфраструктура. Поради това, в допълнение към преразглеждането на Регламента за TEN-T и предстоящото преразглеждане на Регламента за ПЧИ, призоваваме Комисията да предложи цялостна европейска стратегия за пристанищата, която да гарантира конкурентоспособността на европейските пристанища, като същевременно осигури тяхната икономическа независимост от участници от трети държави. Тази стратегия трябва да определи ограничения за чуждестранните инвестиции, за да се предотврати всяко присъствие на

трети държави, което може да подкопае сигурността или обществения ред в нашия Съюз. Тя трябва също така да създаде правилната рамка за европейските публични и частни инвеститори с цел да инвестират в критична пристанищна инфраструктура и да укрепят устойчивостта на порталите към нашата икономика.

ЕС се нуждае от икономическа отвореност към останалата част от света чрез своите пристанища, за да запази просперитета и работните места в рамките на границите си. Същевременно сътрудничеството на ЕС трябва да гарантира, че не може да се злоупотребява с тази отвореност и че тя няма да се превърне в слабост. Ето защо докладчикът предлага европейска стратегия за пристанищата. Бъдещата ни икономическа мощ и стратегическа независимост ще зависят от това.

ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА

В съответствие с член 8 от приложение I към Правилника за дейността докладчикът декларира, че в хода на изготвяне на доклада до приемането му в комисия е получена информация от следните субекти или лица:

Субект и/или лице
Институт за китайски изследвания „Меркатор“ (MERICS)
Институт за международни икономически изследвания във Виена (wiiw)
Европейска организация на морските пристанища (ESPO)
Федерацията на европейските оператори на частни пристанища (FEPORT)
Bundesverband der Deutschen Industrie (Федерално сдружение на германската промишленост) (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (Кралска асоциация на нидерландските корабособственици) (KVNR)
Хамбургска пристанищна администрация (HРА)
Европейската асоциация на корабостроителниците и морските съоръжения (SEA Europe)
Пристанище Ротердам
Branche Organisatie Zeehavens (Промишлена организация на морските пристанища) (BOZ)
Мисия на Обединеното кралство в Европейския съюз

Списъкът по-горе е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика.

28.11.2023

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

Разработване на цялостна европейска стратегия за пристанищата
(2023/2059(INI))

Докладчик по становище: Юлиу Винклер

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по международна търговия приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

- А. като има предвид, че европейските пристанища са основна артерия за търговията в ЕС и в световен мащаб, като 74% от стоките влизат или излизат от ЕС по море; като има предвид, че в допълнение към стратегическата си функция пристанищата придобиват все по-важна роля като двигател на социалния и икономическия растеж на европейските региони, както и по отношение на доставката, производството, снабдяването и съхранението на енергия и екологизирането на транспорта и промишлеността;
 - Б. като има предвид, че пристанищата са не само крайни дестинации на търговските потоци, но и възли в международните мрежи от вериги за създаване на стойност и доставки и от регионални търговски потоци, наред с железопътните, автомобилните и въздушните транспортни връзки, които заслужават еднакво внимание по отношение на сигурността, устойчивостта и конкурентоспособността;
1. подчертава ролята на европейските пристанища като критична инфраструктура в усилията на ЕС за увеличаване на издръжливостта на веригата на доставки, особено в ключови области, свързани с екологичната и цифровата трансформация, и за повишаване на енергийната сигурност; изтъква, че по време на пандемията пристанищата имаха решаваща роля за гарантиране на непрекъснатостта на веригите за спешни доставки;
 2. подчертава, че в новия геополитически контекст, вследствие на агресивната война на Русия срещу Украйна, пристанищата играят съществена роля за поддържане на функционирането на търговските маршрути и веригите на доставки и за създаване на нови алтернативни маршрути, включително хуманитарни коридори и коридори на солидарността, като същевременно изграждат устойчивост чрез диверсификация; освен това подчертава, че европейските пристанища имат ключово значение за гарантиране на енергийните доставки и за намаляване на

енергийната зависимост от Русия и ще продължат да бъдат важен фактор за преструктурирането на Европа в краткосрочен план, като насърчават развитието на алтернативни маршрути за доставка на газ и увеличават съхранението на газ; успоредно с това подчертава, че пристанищата ще играят важна роля за екологизирането на транспорта, промишлеността и производството на енергия;

3. признава, че държавите членки, граничещи с Русия, са изправени пред нови видове логистични предизвикателства и тъй като добре функциониращите пристанища са от ключово значение за преодоляването на тези предизвикателства, ЕС следва да обърне специално внимание на пристанищата в тези държави членки;
4. подчертава, че макар пристанищата да представляват ключов двигател за растеж, те могат също така да бъдат стратегически източник на уязвимост, който се нуждае от приоритетно внимание на равнището на ЕС;
5. отбелязва, че европейските пристанища имат въздействие върху регионалната икономика и общество и са изложени на висок риск от инциденти, свързани със сигурността; подчертава, че европейските пристанища следва да бъдат специално защитени като съоръжения от критично значение за държавите членки;
6. счита, че развитието на европейските пристанища е необходимо, за да се поддържа целта на ЕС да работи за международна, основана на правила търговия, която да бъде от полза за растежа и богатството в световен мащаб;
7. подчертава, че една отворена, справедлива, устойчива и решителна търговска политика на ЕС, съчетана с амбициозни и балансирани търговски споразумения, е от ключово значение за конкурентоспособността и устойчивостта на европейските пристанища и за растежа, работните места и социалния просперитет на Европа; подчертава, че дългосрочната конкурентоспособност на Европа зависи от глобални, основани на правила еднакви условия на конкуренция;
8. признава, че морският промишлен капацитет на Европа е от съществено значение за морската стратегическа автономност, иновациите и устойчивия растеж на ЕС, както и за амбициите на ЕС да застане начело на двойния екологичен и цифров преход; счита, че Регламентът на ЕС относно чуждестранните субсидии и автономните инструменти са от съществено значение за запазването и насърчаването на европейската морска промишлена база;
9. припомня, че ЕС трябва да намери баланс между привличането на чуждестранни инвестиции и защитата на критичната си инфраструктура, включително целостта на пристанищата;
10. отбелязва, че функционирането и по-нататъшното развитие на европейските пристанища е сложен въпрос, който изисква подходящ подход в редица функционални измерения, не само по отношение на инфраструктурата или суперструктурата, но преди всичко по отношение на търговските отношения, сигурността и информационните системи;
11. подчертава, че последователната европейска стратегия за пристанищата е от съществено значение за гарантиране на лоялната конкуренция; насърчава

засиленото сътрудничество между европейските пристанища и премахването на вредните практики, като например занижаване на цените;

12. изразява загриженост относно потенциалната нелоялна конкуренция от страна на пристанища извън ЕС, които са освободени от прилагането на схемата за търговия с емисии в европейския морски транспорт;
13. отбелязва, че прилагането на неотдавнашно или предстоящо законодателство на ЕС, включително в областта на търговията, изисква ефективно прилагане от страна на ЕС и неговите държави членки, както и устойчиви инвестиции и обучение на пристанищните оператори и органи, включително по отношение на задълженията, произтичащи от пакета „Подготвени за цел 55“, или за да се даде възможност на пристанищата на ЕС да играят роля в екологичния преход, като задоволяват търсенето в ключови области като вноса на водород; припомня значението на еднаквите условия на конкуренция в световен мащаб в тази ключова област;
14. подчертава необходимостта от осигуряване на достатъчно ресурси за органите за граничен и митнически контрол, така че да могат да прилагат законодателството на ЕС по-ефективно;
15. припомня, че целта на ЕС е да внесе 10 милиона тона чист водород до 2030 г. и че за да я постигне, от съществено значение за европейската стратегия за пристанищата е да се разработи своевременно цялостна стратегия за внос, координация и развитие на инфраструктурата; отбелязва, че благодарение на Европейския зелен пакт и актуализираните енергийни стратегии европейските пристанища се превръщат в ключови енергийни центрове, като тази нова роля трябва да бъде призната и разгледана подобаващо в бъдещите стратегии за финансиране и развитие на инфраструктурата;
16. освен това подчертава необходимостта от програми на ЕС, които да подкрепят пристанищата като центрове в съответствие с Механизма за свързване на Европа, насърчаващи цифровия и екологичния преход в области като електрификацията, инвестициите в 5G/6G и водорода;
17. подчертава, че в определени случаи външната търговия и инвестициите могат да причинят уязвимост на сигурността, особено в случаите на чуждестранната собственост върху критична инфраструктура на ЕС, контрола върху нея или достъпа до нея, включително европейските пристанища; във връзка с това отбелязва специалния характер на някои пристанища, които не само осигуряват логистична инфраструктура, но и допринасят за европейската отбранителна система; призовава за повишена бдителност и по-добра координация на равнището на ЕС, включително по отношение на улесняването на обмена на информация и съответните насоки за сигурност за националните и частните оператори; насърчава националните органи на държавите – членки на ЕС, да дадат висок приоритет на защитата на критичната инфраструктура;
18. счита, че чуждестранните инвестиции в основна и критична инфраструктура, които биха могли да дадат възможност за ефективно участие или контрол (пряк или непряк) в управлението на пристанището, следва да бъдат щателно проучени; подчертава, че чуждестранните инвестиции – от дружества, подкрепяни от

държавата, или държавни субсидии под всякаква форма, които дават възможност за ефективно участие или пряк или непряк контрол върху управлението на пристанището, следва да се избягват; счита, че за да се подобри издръжливостта на Европа, трябва да се гарантира конкуренция на равни начала и че не трябва да се допуска равнопоставеността и конкурентоспособността на Европа да бъдат подкопавани от нарушаващи конкуренцията чуждестранни субсидии в европейските пристанища;

19. подчертава, че китайски държавни дружества са се опитали да придобият мажоритарен дял или контролни пакети акции в редица европейски пристанища, които понастоящем се оценяват на пълен или частичен контрол върху 14 пристанища в Европейския съюз и 10% от европейските корабни дейности; предупреждава, че това се прави не само поради обикновени икономически интереси, но тези инвестиции са също част от т.нар. „международно управление на океаните“ от страна на китайското правителство, изразяващо се в политики като инициативата „Един пояс, един път“ – стратегия, целяща придобиване на влияние върху ключова европейска морска инфраструктура, и отделен въпрос на икономическа сигурност от ключово значение в настоящия контекст на геополитическа конкуренция; изразява убеждението си, че двустранните отношения между ЕС и Китай в областта на търговията и инвестициите са от стратегическо значение, че са свързани със стратегически предизвикателства и че следва да се основават на правила, като в основата им стоят многостранната търговска система и принципът на реципрочност, както и ясен европейски контрол върху критичната инфраструктура; в този контекст подчертава очакването Китай да подкрепи амбициозната реформа на СТО; настоява за по-голяма реципрочност и се застъпва за решителни действия на ЕС срещу несправедливите разпоредби и практики на Китай;
20. насърчава националните пристанищни администрации, държавите членки и Европейската комисия да разработят подходящ формат за стратегическо сътрудничество между европейските пристанища, за да се сведе до минимум рискът от противопоставяне от страна на външни участници;
21. насочва вниманието към факта, че на европейските кораби е наложена забрана за каботаж между китайски пристанища и между американски пристанища, и призовава за по-голяма реципрочност и за създаването на обшоевропейски механизъм за преглед на реципрочността, който да позволи на ЕС да определя степента на отвореност на чуждите пазари за европейските превозвачи;
22. отново заявява, че независимостта, конкурентоспособността и сигурността на европейските пристанища, както и на други свързани с търговията критични инфраструктури, трябва да бъдат неразделна част от европейската стратегия за икономическа сигурност¹, в съответствие с парадигмата на ЕС за намаляване на риска;
23. подчертава, че европейската стратегия за пристанищата трябва да включва мерки, които да не позволяват олигопола на дружествата за линейно корабоплаване, доминиращи в логистиката както на брега, така и в морето, и че в интерес на

¹ [Съвместно съобщение на Европейската комисия и върховния представител от 20 юни 2023 г. на тема „Европейска стратегия за икономическа сигурност“ \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

лоялната конкуренция и еднаквите условия на конкуренция настоящият преференциален данъчен режим за дружествата за линейно корабоплаване трябва да бъде прекратен незабавно; отбелязва, че благоприятното третиране на тези дружества им е предоставило пазарна мощ, което им е позволило да навлязат в други сегменти на логистичния сектор, и че това несъответствие в конкуренцията и данъчните разпоредби позволява на доминиращите субекти в контейнерните превози да упражняват неправомерно влияние върху пристанищната и вътрешната логистика;

24. подчертава стратегическото значение и икономическия потенциал на Арктика, а оттам и необходимостта на ЕС да подобри разбирането си за арктическата морска индустрия и да привлече нови инвестиции в района;
25. призовава да се отказва достъп до всички пристанища на ЕС на кораби, чието последно или следващо пристанище на акостиране е в Руската федерация, освен в случай на необходими и обосновани хуманитарни причини;
26. припомня, че Регламентът относно скрининга на преки чуждестранни инвестиции (Регламент за скрининг на ПЧИ)² разглежда рисковете за сигурността и обществения ред, произтичащи от инвестиции от трети държави, включително от държавите, свързани с европейските пристанища;
27. очаква с нетърпение предстоящия преглед на Регламента за скрининг на ПЧИ; насърчава Комисията да представи амбициозно законодателно предложение, с което да се преодолеят по подходящ начин всички пропуски, възникнали при прилагането на Регламента за скрининг на ПЧИ, включително по отношение на критичната европейска инфраструктура; призовава за укрепване на инструмента при по-голяма съгласуваност по отношение на определенията, обхвата и процедурните аспекти на националните механизми за скрининг; насърчава държавите членки, които все още не са приели национални механизми за скрининг, да го направят незабавно; счита, че оценките въз основа на Регламента за скрининг на ПЧИ следва да се извършват в разумни срокове и да се спазва поверителността по време на процеса на скрининг, за да се гарантира правна сигурност за потенциалните инвеститори и заинтересованите страни и да се запази привлекателността на Европа за нови инвестиции;
28. подчертава значителната роля, която „Global Gateway“ би могъл да има за укрепване на мрежата от европейски пристанища с трети държави, за улесняване на търговията и за разширяване на възможностите за инвестиции, а оттам и за създаване на взаимноизгодни партньорства и за насърчаване на устойчиви вериги за създаване на стойност; припомня ролята на икономическата дипломация, включително нейното парламентарно измерение, за насърчаването на подобни водещи европейски инициативи и за укрепването на международните партньорства за издръжлива, устойчива и диверсифицирана търговия;
29. във връзка с това подчертава, че настоящата стратегия трябва да допринесе също така за укрепването на държавите партньори, и по-специално на тяхната независимост по отношение на критичната стратегическа инфраструктура, за да

² [Регламент \(ЕС\) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Съюза \(ОВ L 79I, 21.3.2019 г., стр. 1\).](#)

се предотврати попадането им под контрол на чуждестранни инвеститори с неясни цели;

30. отново подчертава значението на гарантирането на конкурентоспособността на европейските пристанища, включително свързаните с това технологични иновации и умения за търговската политика на ЕС; счита, че една всеобхватна европейска стратегия за пристанищата трябва да осигури съгласуваност, стабилност и предвидимост на стратегическа област на растеж, като насърчава потенциала за развитие на европейските оператори, корабостроители и моряци; изразява убеждението си, че подобна стратегия би била в съответствие със съобщението на Комисията относно икономическата сигурност, като повишава устойчивостта на веригите на доставки чрез увеличаване на вътрешната сила, заедно с измеренията на търсенето и предлагането във веригите за създаване на стойност за такава критична инфраструктура;
31. подчертава значението на здравословната, конкурентоспособна и диверсифицирана морска и логистична среда за пристанищата; същевременно посочва, че нарастващата пазарна сила на малък брой заинтересовани страни, по-специално корабни линии, рискува да засегне еднаквите условия на конкуренция и справедливия баланс на силите между различните участници в пристанищната екосистема; в този смисъл подчертава значението на ефективния и навременен диалог между пристанищата и другите заинтересовани страни в областта на логистиката, за да се гарантира добро функциониране на веригите на доставки и да се избягва блокирането на активи.
32. подчертава, че е важно украинските пристанища и терминали да се разглеждат като неразделна част от европейската пристанищна и търговска система дори днес; приветства подкрепата, която европейските оператори на тези пристанища оказват на местния персонал от началото на войната; признава сериозните финансови трудности, пред които са изправени тези оператори в момента поради незаконната война на Русия в Украйна; счита, че тези пристанища и терминали могат – и трябва – да играят ключова роля за възстановяването на страната;
33. в този контекст подчертава, че е важно да се засили ролята на европейските пристанища за улесняване на транзита на зърно с произход от Украйна, за да се разтоварят континенталните маршрути и по този начин да се допринесе за доставката на украинското зърно до третите държави, които се нуждаят от него;
34. подчертава, че е важно да се запази конкурентоспособността на европейските пристанища и да се извършва надеждна оценка на законодателните мерки, които могат да доведат до изтичане на стопанска дейност и загуба на конкурентоспособност в полза на пристанища извън ЕС; счита, че европейските пристанища трябва да бъдат допълнително оправомощени, включително на равнището на ЕС, за да могат да изпълняват своята критична и съществена роля като портали за търговия и партньори в енергийния преход;
35. изтъква важния набор от автономни законодателни инструменти, с които разполагат ЕС и неговите държави членки, за да гарантират целостта на своите пристанища;

36. счита, че добре функциониращият митнически съюз е от основно значение за конкурентоспособността, устойчивостта и издръжливостта на ЕС; счита, че един реформиран и укрепен митнически съюз с общ митнически кодекс ще запази целостта на единния пазар, като помогне за запазване на конкурентоспособността на ЕС в двойния екологичен и цифров преход и за избягване на нелоялната конкуренция между европейските пристанища;
37. подчертава, че различията в политиките по отношение на митническите процедури на входните пунктове на митническия съюз на ЕС често нарушават търговските потоци и излагат на риск целостта на единния пазар на ЕС;
38. припомня, че е важно да се въведе хармонизиран митнически контрол във всички европейски пристанища, за да се избягва различното прилагане на санитарните стандарти или стандартите за надлежна проверка; настоява Комисията да гарантира, че митническият контрол в ЕС се осъществява при едни и същи стандарти чрез единен механизъм за пряк митнически контрол, в координация с държавите членки и при пълно спазване на принципа на субсидиарност;

ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА ПО СТАНОВИЩЕ

В съответствие с член 8 от приложение I към Правилника за дейността докладчикът по становище декларира, че в хода на изготвяне на становището до приемането му в комисия е получена информация от следните субекти или лица:

Субект и/или лице
European Sea Ports Organisation (Европейска организация на морските пристанища)
Федерация на европейските частни пристанищни оператори

Списъкът по-горе е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Дата на приемане	28.11.2023
Резултат от окончателното гласуване	+ : 34 - : 0 0 : 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

34	+
ECR	Bourgeois Geert, Hoogveen Michiel, Zahradil Jan
NI	Beghin Tiziana, Puigdemont i Casamajó Carles
PPE	Asimakopoulou Anna-Michelle, Caspary Daniel, Hübner Danuta Maria, Kemp Martine, Mato Gabriel, Seekatz Ralf, Warborn Jörgen, Winkler Iuliu, Zoido Álvarez Juan Ignacio
Renew	Andrews Barry, Karlsbro Karin, Rafaela Samira, Rinzema Catharina, Vedrenne Marie-Pierre
S&D	De Castro Paolo, Kumpula-Natri Miapetra, Lange Bernd, Marques Margarida, Moreno Sánchez Javier, Rodríguez-Piñero Inma, Schuster Joachim, Tudose Mihai, Van Brempt Kathleen
The Left	Maurel Emmanuel, Scholz Helmut
Verts/ALE	Bricmont Saskia, Gregorová Markéta, Hautala Heidi, Matthieu Sara

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

**ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО
ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ**

Дата на приемане	7.12.2023
Резултат от окончателното гласуване	+ : 39 - : 0 0 : 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdzanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

39	+
ECR	Lundgren Peter, Mozdzanowska Andzelika Anna, Poreba Tomasz Piotr, Rookmaker Dorien, Zlotowski Kosma
ID	Campomenosi Marco
NI	Furore Mario
PPE	Berendsen Tom, Braunsberger-Reinhold Karolin, Gieseke Jens, Lukacijewska Elzbieta Katarzyna, Monteiro de Aguiar Cláudia, Novak Ljudmila, Pirchner Wolfram, Thaler Barbara, Tomac Eugen, Vozemberg-Vrionidi Elissavet, Vuolo Lucia
Renew	Bauzá Díaz José Ramón, Bilbao Barandica Izaskun, Glück Andreas, Kovarik Ondrej, Nagtegaal Caroline, Rasmussen Bergur Løkke, Riquet Dominique
S&D	Cerdas Sara, García Muñoz Isabel, Grapini Maria, Liberadzki Boguslaw, Rudner Thomas, Tax Vera, Ujhelyi István, Van Brempt Kathleen, Variati Achille
Verts/ALE	Dalunde Jakop G., Delli Karima, Marquardt Erik, Metz Tilly, Stefanuta Nicolae

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“