



Έγγραφο συνόδου

A9-0443/2023

15.12.2023

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τους λιμένες
(2023/2059(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Tom Berendsen

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	17
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ	19
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	20
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	30
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	31

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τους λιμένες (2023/2059(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τον τίτλο XVIII,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2023, με τίτλο «Ασφάλεια στη θάλασσα: στο επίκεντρο μιας καθαρής και σύγχρονης ναυτιλίας» (COM(2023)0268),
- έχοντας υπόψη την κοινή ανακοίνωση της Επιτροπής και του ύπατου εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας, της 10ης Μαρτίου 2023, σχετικά με την επικαιροποίηση της στρατηγικής της ΕΕ για τη ναυτιλιακή ασφάλεια και του σχεδίου δράσης της «Βελτιωμένη στρατηγική της ΕΕ για τη ναυτιλιακή ασφάλεια όσον αφορά τις εξελισσόμενες απειλές στη θάλασσα» (JOIN(2023)0008),
- έχοντας υπόψη το σχέδιο δράσης για τη στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα, το οποίο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 24 Ιουνίου 2014,
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα του Συμβουλίου για την αναθεώρηση του σχεδίου δράσης για τη στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2018,
- έχοντας υπόψη την κοινή ανακοίνωση της Επιτροπής και του ύπατου εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας, της 1ης Δεκεμβρίου 2021, με τίτλο «Global Gateway» (JOIN(2021)0030),
- έχοντας υπόψη την κοινή ανακοίνωση της Επιτροπής και της ύπατης εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας, της 12ης Μαρτίου 2019, με τίτλο «ΕΕ-Κίνα – Στρατηγική προοπτική» (JOIN(2019)0005),
- έχοντας υπόψη την κοινή ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Συμβούλιο, της 20ής Ιουνίου 2023, με τίτλο «Στρατηγική για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής οικονομικής ασφάλειας» (JOIN(2023)0020),
- έχοντας υπόψη τη δέσμη της Επιτροπής για την προσαρμογή στον στόχο του 55 %, της 14ης Ιουλίου 2021, η οποία αποσκοπεί στην υλοποίηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας,
- έχοντας υπόψη τη συμφωνία που συνήφθη κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (COP21) στο Παρίσι στις 12 Δεκεμβρίου 2015 (συμφωνία του Παρισιού),

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 2020, με τίτλο «Στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα με ορίζοντα το 2030: Επαναφορά της φύσης στη ζωή μας» (COM(2020)0380),
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2013, με τίτλο «Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης» (COM(2013)0295),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τον οδικό χάρτη για την καταπολέμηση της διακίνησης ναρκωτικών και του οργανωμένου εγκλήματος στην ΕΕ,
- έχοντας υπόψη το σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους,
- έχοντας υπόψη την οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (2022/0347(COD)) [υπό διαπραγμάτευση],
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ¹,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ²,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων και την κατάργηση της οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου³,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014⁴,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση⁵,

¹ [EE L 234 της 22.9.2023, σ. 1.](#)

² [EE L 234 της 22.9.2023, σ. 48.](#)

³ [EE L 333 της 27.12.2022, σ. 164.](#)

⁴ [EE L 249 της 14.7.2021, σ. 38.](#)

⁵ [EE L 79I της 21.3.2019, σ. 1.](#)

- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2560 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για τις ξένες επιδοτήσεις που στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά⁶,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων⁷,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ⁸,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 906/2009 της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες), καθώς και την ανακοίνωση προς την Επιτροπή, της 10ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη λήξη του στις 25 Απριλίου 2024,
- έχοντας υπόψη την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (COM(2021)0812),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 16ης Σεπτεμβρίου 2021 σχετικά με μια νέα στρατηγική ΕΕ-Κίνας⁹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 27ης Απριλίου 2021 σχετικά με τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα για πιο αποδοτικές και καθαρές θαλάσσιες μεταφορές¹⁰,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Μαρτίου 2019 σχετικά με τις απειλές κατά της ασφάλειας που συνδέονται με την αυξανόμενη τεχνολογική παρουσία της Κίνας στην ΕΕ και την ενδεχόμενη ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ για τη μείωσή τους¹¹,
- έχοντας υπόψη τη μελέτη, του Σεπτεμβρίου του 2023, με θέμα «Κινεζικές επενδύσεις σε ευρωπαϊκές ναυτιλιακές υποδομές», η οποία ζητήθηκε από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού¹²,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,

⁶ [EE L 330 της 23.12.2022, σ. 1.](#)

⁷ [EE L 57 της 3.3.2017, σ. 1.](#)

⁸ [EE L 348 της 20.12.2013, σ. 1.](#)

⁹ [EE C 117 της 11.3.2022, σ. 40.](#)

¹⁰ [EE C 506 της 15.12.2021, σ. 12.](#)

¹¹ [EE C 23 της 21.1.2021, σ. 2.](#)

¹² [Mercator Institute for Chinese Studies, The Vienna Institute for International Economic Studies, Institute of International Economic Relations, Chinese Investments in European Maritime Infrastructure, Σεπτέμβριος 2023.](#)

- έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0443/2023),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες μας αποτελούν τις πύλες της ΕΕ προς τον κόσμο και, ως εκ τούτου, διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην οικονομία της, παρέχοντας πλούτο και θέσεις εργασίας, διευκολύνοντας το εξωτερικό εμπόριο, συνδέοντας την ενδοχώρα, και διασφαλίζοντας την οικονομική μεγέθυνση στο πλαίσιο της γαλαζίας οικονομίας και της βιομηχανικής παραγωγή, την ενεργειακή μετάβαση και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, καθώς και τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες παρέχουν ζωτικής σημασίας δημόσια υπηρεσία, για την οποία θα πρέπει να αναγνωρίζονται και να εκτιμώνται·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, ενώ ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων είναι επωφελής, θα πρέπει να αποφευχθεί ο μεταξύ τους ανταγωνισμός προς τα κάτω εις βάρος της ασφάλειας ή με αντίτιμο την αυξημένη πολιτική επιρροή ή τον έλεγχο από ξένες δυνάμεις μέσω επενδύσεων από οντότητες εκτός ΕΕ, ιδίως από κρατικές επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις που υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο ή επιρροή·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι κρατικές επιχειρήσεις εκτός ΕΕ ή επιχειρήσεις που υπόκεινται σε άμεσο ή έμμεσο έλεγχο από ξένα κράτη έχουν αυξήσει στρατηγικά τα οικονομικά και επιχειρησιακά τους μερίδια σε ευρωπαϊκούς λιμένες, τερματικούς σταθμούς, εταιρείες και λιμενικές υποδομές στην Ευρώπη·
- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τονίσει την επιθυμία της για μεγαλύτερη αυτονομία σε στρατηγικούς τομείς, αλλά έχει κάνει ελάχιστα για να ανταποκριθεί στην ανάπτυξη της Κίνας στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και στις επιπτώσεις που αυτό έχει στην ασφάλεια·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες είναι εξαιρετικά σύνθετα περιβάλλοντα, με πολλά διαφορετικά ενδιαφερόμενα μέρη και συμφέροντα, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο αλλά κρίσιμο να εντοπίζονται και να αξιολογούνται οι κίνδυνοι της ξένης επιρροής·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας κατέδειξε τους απaráδεκτους κινδύνους που ενέχει η εξάρτηση από μεμονωμένες τρίτες χώρες σε στρατηγικούς τομείς, καθώς και την κρίσιμη ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια και ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών υποδομών και των αξιακών αλυσίδων, ώστε να διασφαλιστεί η ροή ζωτικών αγαθών·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες έχουν αποκτήσει νέα σημασία από στρατιωτικής και αμυντικής πλευράς, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη διπλή χρήση των λιμενικών υποδομών·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες συχνά ανταγωνίζονται λιμένες τρίτων χωρών όπου οι ξένες επενδύσεις τρίτων χωρών επιδεινώνουν περαιτέρω την έλλειψη ίσων όρων ανταγωνισμού σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα και την τήρηση των προτύπων βιωσιμότητας, των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των φορολογικών επιβαρύνσεων·

- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις αρνητικές επιπτώσεις που έχουν οι συμπεριφορές υπεκφυγής, με τη μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης σε λιμένες εκτός ΕΕ, όσον αφορά τόσο την υπονόμηση της ανταγωνιστικότητας των ενωσιακών λιμένων όσο και την αύξηση των διαρροών άνθρακα·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες έχουν διαδραματίσει καίριο ρόλο στη διαχείριση κρίσεων στην ΕΕ, διασφαλίζοντας τη συνέχεια των εφοδιαστικών αλυσίδων και καθιστώντας δυνατή τη διαμόρφωση εναλλακτικών οδών, μεταξύ άλλων με τη δημιουργία εναλλακτικών οδών για την παροχή υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) σε σύντομο χρονικό διάστημα και με την αύξηση της αποθήκευσης φυσικού αερίου στην Ευρώπη·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες σε εξόχως απόκεντρες περιοχές και νησιά αποτελούν συχνά σανίδα σωτηρίας, εξασφαλίζοντας την κύρια κοινωνική και οικονομική σύνδεση με την υπόλοιπη ΕΕ·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες είναι απαραίτητοι για την απανθρακοποίηση των πλωτών μεταφορών, στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας και των στόχων για μείωση της ρύπανσης, δεδομένου και του βασικού ρόλου των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας· λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση από πλοία στις λιμενικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών αιθάλης·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμενικές περιοχές και οι λιμενικές δραστηριότητες σε ολόκληρη την ΕΕ θα είναι ευάλωτες στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες συνδυάζουν και διαφυλάσσουν διάφορες παράκτιες δραστηριότητες προς όφελος των πολιτών, των παράκτιων κοινοτήτων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμβάλλοντας στη διατήρηση των παράκτιων οικοτόπων και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα πολεοδομικά συγκροτήματα γύρω από τους λιμένες·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο βελτιωμένος σχεδιασμός της εφοδιαστικής μεταξύ λιμένων και πελατών, συμπεριλαμβανομένων των ναυτιλιακών εταιρειών, θα μπορούσε να αποτρέψει τις περιττές οδικές μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρώπη· λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυξημένη συνεργασία μεταξύ λιμένων, με στόχο την ενίσχυση των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων και τη συντόμηση των γραμμών, θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποδοτικότερες επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές, σε πιο ανθεκτικές οδούς εισαγωγών/εξαγωγών και σε αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων, του δημόσιου και ιδιωτικού χρήματος, και των αναξιοποίητων ικανοτήτων·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου οικοσυστήματος πλωτών μεταφορών που περιλαμβάνει ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων της ναυτιλίας, της ναυπηγικής βιομηχανίας, της κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της εφοδιαστικής·
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η προφανής ανάγκη για μια πολυτομεακή και ολιστική προσέγγιση όσον αφορά τους ευρωπαϊκούς λιμένες δεν έχει μετουσιωθεί από την Επιτροπή σε συγκεκριμένα μέτρα, με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί με την πάροδο του χρόνου ένα συνονθύλευμα κανονισμών σχετικά με τους λιμένες·

Ξένη επιρροή

1. επισημαίνει τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις από υπηρεσίες πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους οικονομικής εξάρτησης, κατασκοπείας και δολιοφθοράς που προκαλούνται από την οικονομική παρουσία και την επιχειρησιακή συμμετοχή οντοτήτων από τρίτες χώρες σε κρίσιμες υποδομές και στρατηγικούς τομείς, όπως οι λιμένες¹³, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων ξένων σκαφών·
2. καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για τη μείωση και τον περιορισμό της επιρροής και του οικονομικού και επιχειρησιακού ελέγχου που ασκείται από τρίτες χώρες στους ενωσιακούς λιμένες, στις διαδικασίες τους και στις δραστηριότητές τους στην ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων συμμετοχής και άσκησης ελέγχου στη διαχείριση λιμενικής αρχής, με γνώμονα να εξισορροπηθεί η διατήρηση ενός ανοικτού επενδυτικού περιβάλλοντος με τον μετριασμό των κινδύνων· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παρακολουθούν επίσης τη συμμετοχή τρίτων χωρών στους λιμένες γειτονικών χωρών στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας και της πολιτικής διεύρυνσης·
3. καλεί την Επιτροπή να προτείνει ένα πλαίσιο για τη συνεχή παρακολούθηση και υποβολή πληροφοριών, από κοινού με τα κράτη μέλη, σχετικά με την επιρροή τρίτων χωρών σε ενωσιακούς λιμένες, ιδίως στους λιμένες του ΔΕΔ-Μ, τη διαχείριση των τερματικών σταθμών στην ΕΕ και τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, και να αξιολογήσει τις δυνητικές συνδέσεις μεταξύ των δράσεων μιας δεδομένης τρίτης χώρας στους τομείς αυτούς·
4. τονίζει ότι ο περιορισμός των ξένων επενδύσεων, ιδίως από κρατικές επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις που υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο ή επιρροή, σε έναν μεμονωμένο λιμένα σε ένα κράτος μέλος μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστική θέση του εν λόγω λιμένα σε σχέση με γειτονικούς λιμένες όπου δεν εφαρμόζονται οι περιορισμοί αυτοί, γεγονός που υπογραμμίζει την ανάγκη για μια κοινή ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες· θεωρεί ότι η ασύμμετρη κατανομή των ξένων επενδύσεων μεταξύ των ενωσιακών χωρών ενδέχεται να απειλήσει την ενότητα, την ικανότητα διαχείρισης κρίσεων και την ανθεκτικότητα της ΕΕ· ζητεί από την Επιτροπή να αναλύσει τον δυνητικό αντίκτυπο που μπορεί να έχει στην απασχόληση και το εμπόριο σε τοπικό και ενωσιακό επίπεδο ο περιορισμός των επενδύσεων τρίτων χωρών σε ευρωπαϊκούς λιμένες·
5. ενθαρρύνει τις εθνικές λιμενικές αρχές, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να αναπτύξουν κατάλληλο μορφότυπο για τη στρατηγική συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος να τους φέρουν σε αντιπαράθεση τρίτοι φορείς·
6. τονίζει ότι, παρά την ύπαρξη μηχανισμών προστασίας σε επίπεδο ΕΕ, όπως ο έλεγχος των άμεσων ξένων επενδύσεων και οι κανόνες ανταγωνισμού, τα μέσα αυτά δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης οικονομικής ισχύος που κατέχουν εξωτερικές δυνάμεις μέσω μεμονωμένων εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων κρατικών επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων που υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο ή επιρροή, και επαφίενται σε μεγάλο βαθμό στην εφαρμογή τους από τα επιμέρους κράτη μέλη·

¹³ [AIVD, MIVD and NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, Νοέμβριος 2022.](#)

7. υπογραμμίζει τη σημασία να ενισχυθεί η συνεργασία της ΕΕ για τον έλεγχο και αποκλεισμό των εισερχόμενων επενδύσεων σε κρίσιμες υποδομές, όταν δεν μπορούν να αποκλειστούν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη ή στο σύνολο της ΕΕ, και ότι η συνεργασία αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με απειλές και ευκαιρίες·
8. προτρέπει ένθερμα την Επιτροπή να ενισχύσει τον ρόλο των προστατευτικών μέτρων για τους λιμένες με τη φιλόδοξη αναθεώρηση του κανονισμού για τις άμεσες ξένες επενδύσεις¹⁴ (κανονισμός για τις άμεσες ξένες επενδύσεις), μεταξύ άλλων καθιστώντας υποχρεωτικό ένα σύστημα ελέγχου των άμεσων ξένων επενδύσεων σε όλα τα κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας ότι οι διαδικασίες ελέγχου είναι σαφείς και αντικειμενικές και ότι οι ορισμοί, το πεδίο εφαρμογής και οι διαδικαστικές πτυχές είναι συνεπείς σε όλα τα κράτη μέλη, προκειμένου να διασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού σε επίπεδο ΕΕ·
9. υπογραμμίζει επίσης την καίρια σημασία του μηχανισμού του άρθρου [47] του αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-Μ [xxx/2024], ο οποίος υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ελέγχουν τις επενδύσεις τρίτων χωρών σε υποδομές ΔΕΔ-Μ για δυνητικούς κινδύνους όσον αφορά την ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ, πρέπει δε να θεωρείται συμπληρωματικός προς τις διατάξεις του κανονισμού για τις άμεσες ξένες επενδύσεις, καθώς ο μηχανισμός αυτός εφαρμόζεται τόσο σε επενδύσεις σε υποδομές (π.χ. απόκτηση μετοχών σε τερματικό σταθμό) όσο και σε έργα υποδομών που εκτελούνται στην ΕΕ από εταιρεία τρίτης χώρας (π.χ. σε δημόσιες συμβάσεις για την κατασκευή τερματικού σταθμού σε ευρωπαϊκό λιμένα) και καθώς προβλέπει επίσης ότι άλλα δυνητικά επηρεαζόμενα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλλουν παρατηρήσεις στο κράτος μέλος που διενεργεί τον έλεγχο, ενώ θα πρέπει η αποτελεσματική του εφαρμογή για τις σχετικές λιμενικές υποδομές να αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τους λιμένες·
10. υπογραμμίζει τη σημασία να παρακολουθείται η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2560 για τις ξένες επιδοτήσεις που στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά· καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί στενά την αγορά του λιμενικού τομέα και, εάν είναι απαραίτητο, να παρεμβαίνει αυτεπαγγέλτως όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού αυτού·
11. καλεί την Επιτροπή να διερευνήσει και να αξιολογήσει τον αντίκτυπο που έχουν στην επιρροή τρίτων χωρών σε ενωσιακούς λιμένες η κάθετη ολοκλήρωση της θαλάσσιας εφοδιαστικής, ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες, ο οποίος πρόκειται να λήξει το 2024, και η δημιουργία συμμαχιών για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων· καλεί την Επιτροπή να παρεμβαίνει όταν είναι αναγκαίο, προκειμένου να διασφαλίζει θεμιτό ανταγωνισμό, δίκαιη ισορροπία ισχύος και ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες του λιμενικού οικοσυστήματος·
12. υπογραμμίζει ότι, ειδικότερα, η συγκεντρωτική παρουσία επιχειρήσεων υπό τον έλεγχο και/ή την επιρροή του κινεζικού κράτους στους λιμένες και κόμβους του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ανθεκτικότητα και ασφάλεια των επιμέρους κόμβων και του δικτύου στο σύνολό του· υπενθυμίζει ότι η παρουσία επενδυτών τρίτων χωρών στους λιμένες μπορεί να παρεμποδίσει τη διπλή τους χρήση·

¹⁴ [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση, ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1.](#)

13. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διενεργήσουν επειγόντως εκτίμηση κινδύνου όσον αφορά τη συμμετοχή της Κίνας σε θαλάσσιες υποδομές που να καλύπτει τον αντίκτυπο στην εργασία και στο περιβάλλον, τις εξαρτήσεις και αξιολόγηση των σημείων συμφόρησης στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων από την Κίνα προς την ΕΕ και στη μεταφόρτωση, και να μεριμνήσουν ώστε η αξιολόγηση αυτή να περιλαμβάνει και άλλες τρίτες χώρες·
14. υπενθυμίζει ότι ο ναυτιλιακός και ο λιμενικός τομέας στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από ένα συνονθύλευμα διαφορετικών δομών διακυβέρνησης, διαθέτουν δε διαφορετικά μέσα που επιτρέπουν τις επενδύσεις: από συστήματα για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης και την παραχώρηση της κυριότητας των λιμενικών υποδομών έως την πλήρη επιχειρησιακή εξουσία επί των λιμενικών αρχών· τονίζει, εν προκειμένω, τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν τα μέτρα μετριασμού των κινδύνων, τα οποία λαμβάνονται από τους φορείς διαχείρισης λιμένων, στη διασφάλιση του ελέγχου με τον καθορισμό πολλαπλών προϋποθέσεων (επιχειρησιακών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών κ.λπ.), βάσει των οποίων θα πρέπει να λειτουργεί ένας τερματικός σταθμός· υπογραμμίζει, ωστόσο, τα όρια μιας προσέγγισης που βασίζεται αποκλειστικά σε συμβάσεις παραχώρησης και/ή μίσθωσης λιμένα·
15. προτείνει σε όλα τα κράτη μέλη να θεσπίσουν νόμους και να καταρτίσουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για σενάριο μείζονος σύγκρουσης ή άλλη κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ή για περιπτώσεις σαφούς κατάχρησης ή διπλής χρήσης κρίσιμων υποδομών, με αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, ώστε να είναι δυνατή η εκ νέου ανάληψη του ελέγχου των λιμένων, των τερματικών σταθμών και άλλων θαλάσσιων υποδομών, μεταξύ άλλων με την ακύρωση των δικαιωμάτων παραχώρησης και/ή την αναστολή του δικαιώματος κυριότητας σε περιπτώσεις ιδιοκτησίας και συμμετοχής·
16. ζητεί να πραγματοποιηθούν σημαντικές δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις σε λιμένες που βρίσκονται σε υπερπόντια εδάφη και εξόχως απόκεντρες περιοχές, ώστε να μετατραπούν σε στρατηγικούς συνεργατικούς σχηματισμούς για πολυτροπικές μεταφορές και την παραγωγή, αποθήκευση και διανομή ενέργειας, καθώς και για αμυντικούς σκοπούς· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει στην πρότασή της διατάξεις για τον περιορισμό της επιρροής και του επιχειρησιακού ελέγχου από τρίτες χώρες στους εν λόγω λιμένες·

Ασφάλεια

17. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν συγκεκριμένα την ανάγκη πρόληψης και μείωσης των κινδύνων κατασκοπείας και δολιοφθοράς σε λιμένες διπλής χρήσης ή στρατιωτικής λειτουργίας, όπως λιμένες που χρησιμοποιούνται από το ΝΑΤΟ, μεταξύ άλλων μέσω ξένων σκαφών·
18. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξετάσουν τη χρήση αξιόπιστων τεχνολογιών στη θαλάσσια εφοδιαστική και στη λειτουργία των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων· εκφράζει την ανησυχία του για την αυξανόμενη εξάρτηση από παραγωγούς εκτός ΕΕ για εξοπλισμό (συνοριακής) ασφάλειας σε λιμένες, όπως και για γερανούς πλοίου-ξηράς, με δυνατότητα συλλογής δεδομένων σχετικά με την προέλευση και τον προορισμό των εμπορευματοκιβωτίων· ενθαρρύνει τις επενδύσεις στην έρευνα

και ανάπτυξη στους τομείς αυτούς, ώστε να μπορέσουν ενωσιακές εταιρείες να ηγηθούν της παραγωγής και πώλησης τέτοιων τεχνολογιών·

19. θεωρεί ότι οι πολύπλοκες και άκρως ψηφιοποιημένες δραστηριότητες εφοδιαστικής οδηγούν σε αυξημένη ευπάθεια σε διακοπές ολόκληρων αλυσίδων εφοδιαστικής· ζητεί, επομένως, να περιοριστεί και να παρακολουθείται η πρόσβαση, σε λιμενικές δραστηριότητες και πληροφορίες, ξένων κρατικών οντοτήτων ή οντοτήτων που υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο ή επιρροή·
20. καλεί την Επιτροπή να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην απειλή για τη διανοητική ιδιοκτησία που ενδέχεται να αποτελέσουν οι ξένες επενδύσεις, ιδίως μέσω βεβιασμένων μεταφορών τεχνολογίας·
21. επισημαίνει ότι το υψηλό επίπεδο κυβερνοασφάλειας και κυβερνοανθεκτικότητας όλων των παραγόντων στους λιμένες μας είναι καίριας σημασίας για την πρόληψη κατασκοπείας και σοβαρών διαταραχών στα συστήματα και τις λειτουργίες των λιμένων, ενώ ο κίνδυνος κυβερνοαπειλών έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη· ζητεί από την Επιτροπή να διερευνήσει περαιτέρω —και να συλλέξει σχετικά δεδομένα— την κάλυψη και τους κινδύνους της συμμετοχής εταιρειών εκτός ΕΕ στον κυβερνοχώρο και την ασφάλεια των δεδομένων σε κρίσιμες υποδομές, και να στηρίζει την κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων έκτακτης ανάγκης για τους λιμένες με τεχνική και επιχειρησιακή υποστήριξη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα· θεωρεί ότι είναι υψηλός ο κίνδυνος να έχει η ελλιπής κυβερνοασφάλεια σε έναν λιμένα αρνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις σε άλλον, και ότι θα πρέπει, επομένως, όλα τα κράτη μέλη να διατηρούν υψηλά πρότυπα, συνιστάται δε να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές και εμπειρίες·
22. επισημαίνει την αυξανόμενη σημασία να προστατεύονται οι θαλάσσιες και υποβρύχιες κρίσιμες υποδομές (συμπεριλαμβανομένων των ενεργειακών αγωγών, των δικτύων επικοινωνίας και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας), με γνώμονα την ασφάλεια και προστασία των υδάτων της ΕΕ και των συναφών δραστηριοτήτων·
23. υπογραμμίζει ότι, ενώ η ανταλλαγή δεδομένων στον τομέα της εφοδιαστικής συμβάλλει στην αποδοτικότητα, την ευελιξία και την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, η χρήση, στους λιμένες, κρατικών πλατφορμών τρίτων χωρών ή πλατφορμών που υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο ή επιρροή τρίτων χωρών ενέχει οικονομικούς και στρατηγικούς κινδύνους για την ΕΕ και θα πρέπει να προλαμβάνεται·
24. αποδοκιμάζει το γεγονός ότι οι ενωσιακοί λιμένες χρησιμοποιούνται καταχρηστικά από εγκληματικές οργανώσεις ως βασικά σημεία εισόδου παράνομων ναρκωτικών, γεγονός που επηρεάζει την κοινωνία στο σύνολό της και υπονομεύει την ασφάλεια των λιμένων, των γειτονικών πόλεων και των κατοίκων τους· καλεί την Επιτροπή να προτείνει μέτρα για αποτελεσματική ευρωπαϊκή συνεργασία με σκοπό την καταπολέμηση της διακίνησης και παραγωγής ναρκωτικών και της συναφούς εγκληματικής δραστηριότητας· επικροτεί, εν προκειμένω, τον χάρτη πορείας της Επιτροπής, της 18ης Οκτωβρίου 2023, για την καταπολέμηση της διακίνησης ναρκωτικών και του οργανωμένου εγκλήματος και υπογραμμίζει την ανάγκη για μια συντονισμένη ενωσιακή προσέγγιση όσον αφορά την καταπολέμηση κάθε είδους διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος·

25. τονίζει ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι στη διακίνηση άλλων παράνομων προϊόντων, όπως όπλα ή παραποιημένα είδη, καθώς και στην τελωνειακή απάτη και την απάτη στον τομέα του ΦΠΑ, και ότι είναι επίσης αναγκαίο να ενισχυθεί η καταπολέμηση των δραστηριοτήτων αυτών· υπογραμμίζει, εν προκειμένω, τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ των φορέων διαχείρισης λιμένων και των αρχών επιβολής του νόμου, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη χρήση ψηφιακών εργαλείων και δεδομένων για τη διασφάλιση ασφαλών και προστατευμένων λιμενικών λειτουργιών· θεωρεί ότι, όταν υπάρχει επαρκής νομική αιτιολόγηση, οι λιμένες θα πρέπει να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλα τα εργαλεία που χρειάζονται για να βελτιώσουν την ασφάλειά τους·
26. υπογραμμίζει ότι η ασφάλεια των λιμένων εξαρτάται από την ανθεκτικότητά τους στις κλιματικές και περιβαλλοντικές αλλαγές· καλεί, επομένως, την Επιτροπή να εκπονήσει μελέτη με την οποία θα αναλύει τους κλιματικούς κινδύνους για τους ευρωπαϊκούς λιμένες και τις σχετικές υποδομές μεταφορών, καθορίζοντας κατηγορίες κινδύνων, π.χ. άνοδος της στάθμης της θάλασσας, πλημμύρες και καύσωνες, θα αναλύει τους κινδύνους ανά περιφέρεια και θα προσδιορίζει μέτρα για την αντιμετώπιση των κινδύνων αυτών, συμπεριλαμβανομένων του κόστους των εν λόγω μέτρων και των απαιτούμενων επενδύσεων· καλεί τα κράτη μέλη να προβούν σε μακροπρόθεσμη εκτίμηση περιβαλλοντικού κινδύνου για τις κρίσιμες λιμενικές υποδομές τους και να λάβουν εγκαίρως προσαρμοστικά μέτρα·

Ο ρόλος των λιμένων στην ενεργειακή μετάβαση

27. τονίζει τον ζωτικό ρόλο που διαδραματίζουν οι λιμένες στην ενεργειακή μετάβαση, όπως ορίζεται στην Πράσινη Συμφωνία της ΕΕ, ως ενεργειακοί κόμβοι για τη μετατροπή, προσαρμογή και αποθήκευση των ενεργειακών φορέων, την παραγωγή ενέργειας, την εισαγωγή κρίσιμων πρώτων υλών, ως κόμβοι δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα, ως σταθμοί εξυπηρέτησης και κόμβοι παρασκευής υπεράκτιων εγκαταστάσεων ενέργειας και ως κόμβοι στα συστήματα μεταφορών που υποστηρίζουν την ενεργειακή μετάβαση·
28. υπενθυμίζει ότι, έως το 2030, η ΕΕ έχει ως στόχο να εισαγάγει 10 εκατομμύρια τόνους πράσινου υδρογόνου και ότι για την επίτευξη του στόχου αυτού, μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τις εισαγωγές, τον συντονισμό και την ανάπτυξη υποδομών είναι απαραίτητη για την ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες και θα πρέπει να θεσπιστεί αμέσως·
29. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ανάγκη για επενδύσεις στους λιμένες και τερματικούς σταθμούς και στις υποδομές τους, ώστε να μπορέσουν να διαδραματίσουν τον ρόλο τους στην ενεργειακή μετάβαση· καλεί την Επιτροπή να αναλύσει και να αντιμετωπίσει την ανάγκη να επιταχυνθεί η αδειοδότηση της επέκτασης των λιμένων στο πλαίσιο της ενεργειακής μετάβασης, όπως με τη δημιουργία εγκαταστάσεων υπεράκτιας αιολικής ενέργειας, ώστε να μην καταστούν οι λιμένες σημείο συμφόρησης στην ενεργειακή μετάβαση· επισημαίνει την ανάγκη για πιο βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου και των ακτών ώστε να ελευθερωθεί το δυναμικό των υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας· ενθαρρύνει τη χρήση των λιμενικών περιοχών για τη δημιουργία εγκαταστάσεων φωτοβολταϊκής και αιολικής ενέργειας·

30. τονίζει τη σημασία να αυξηθούν οι συνέργειες μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και του διευρωπαϊκού δικτύου στον τομέα της ενέργειας·
31. ζητεί από την Επιτροπή να συμπεριλάβει τους λιμένες στη στρατηγική της για την κυκλική οικονομία και να συνδράμει τα κράτη μέλη και τις τοπικές λιμενικές αρχές παρέχοντάς τους καθοδήγηση για την υλοποίηση έργων που σχετίζονται με την κυκλικότητα· καλεί την Επιτροπή να αντιμετωπίσει το αυξανόμενο πρόβλημα των πετρελαιοκηλίδων στους λιμένες και τους ναυτιλιακούς διαύλους·
32. καλεί την Επιτροπή να υλοποιήσει τη φιλοδοξία της για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, όπως ορίζεται στην Πράσινη Συμφωνία, και να αντιμετωπίσει τις εναπομείνουσες προκλήσεις στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, και ειδικότερα στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, με στόχο να βελτιώσει την αξιοποίησή τους στους λιμένες και τη συνδεσιμότητά τους με την ενδοχώρα·
33. υπογραμμίζει ότι η ενεργειακή μετάβαση στους λιμένες, τόσο στη ναυπηγική βιομηχανία όσο και στον ναυτιλιακό τομέα, δεν θα είναι δυνατή χωρίς ειδικευμένο εργατικό δυναμικό και επαρκή δημόσια και ιδιωτική χρηματοδότηση· προτρέπει την Επιτροπή να παράσχει ευκαιρίες μελλοντοστραφούς βιώσιμης κατάρτισης, εκπαίδευσης και δια βίου μάθησης και να προαγάγει τον κοινωνικό διάλογο, ώστε οι λιμενεργάτες να βρίσκονται στο επίκεντρο της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης, και να καταστήσει τον κλάδο πιο ελκυστικό για τις γυναίκες· τονίζει εκ νέου τον σημαντικό κοινωνιακό ρόλο των λιμένων όσον αφορά την παροχή πολλών άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας, και υπογραμμίζει την ανάγκη να εξασφαλίζονται δίκαιες και ασφαλείς συνθήκες εργασίας για όλους τους εργαζόμενους στους λιμένες και τη ναυτιλία· επισημαίνει ότι πρόσφατες κρίσεις κατέδειξαν ότι οι ναυτικοί, τα μέλη πληρώματος, οι αλιείς και οι λιμενεργάτες είναι απαραίτητο προσωπικό σε νευραλγικές θέσεις και η ευεξία τους είναι ζωτικής σημασίας για να συνεχίσει ο κόσμος να κινείται·

Ανταγωνιστικότητα των λιμένων και των επιχειρήσεων της ΕΕ

34. τονίζει ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων στις κύριες προτεραιότητές της·
35. τονίζει ότι η ενίσχυση της οικονομικής θέσης των ενωσιακών λιμένων και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους στην παγκόσμια οικονομία είναι καίριας σημασίας για τον περιορισμό της ξένης επιρροής και των κινδύνων για την ασφάλεια, καθώς και για την κυριαρχία της Ευρώπης επί των εφοδιαστικών της αλυσίδων· θεωρεί ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν θα πρέπει να υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών λιμένων ούτε να προκαλεί διαρροή άνθρακα και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε λιμένες εκτός ΕΕ·
36. υπογραμμίζει τους κινδύνους μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες εκτός ΕΕ με στόχο την αποφυγή των απαιτήσεων της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ¹⁵ και του κανονισμού για την πρωτοβουλία «FuelEU Maritime»¹⁶· ζητεί να εφαρμόζονται αυστηρά οι διατάξεις

¹⁵ [Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.](#)

¹⁶ [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου](#)

των δύο αυτών νομοθετικών πράξεων για την παρακολούθηση της μεταφόρτωσης με γνώμονα τον εντοπισμό και την απαγόρευση τέτοιων συμπεριφορών, καθώς και να αξιολογηθεί εάν οι διατάξεις αυτές επαρκούν για την αποτελεσματική αποτροπή συμπεριφορών αποφυγής εις βάρος τόσο του περιβάλλοντος όσο και της ανάπτυξης και απασχόλησης στην Ευρώπη και εάν απαιτούνται πρόσθετα μέτρα·

37. καλεί την Επιτροπή να αναλύσει και να εξετάσει τις επενδυτικές ανάγκες των ευρωπαϊκών λιμένων, προκειμένου να παραμείνουν ανταγωνιστικοί στο μέλλον, και να επιδιώξει ένα σταθερότερο επενδυτικό περιβάλλον, με διαφάνεια και προβλεψιμότητα όσον αφορά τις αξιολογήσεις τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών επενδύσεων·
38. υπογραμμίζει ότι, για να διατηρηθούν η ανταγωνιστικότητα των λιμένων της ΕΕ και η λειτουργία μιας πιθανής ευρωπαϊκής στρατηγικής για τους λιμένες, θα πρέπει να αποφευχθεί ο υπερβολικός διοικητικός φόρτος που θα μπορούσε να υπονομεύσει τη λειτουργία μιας τέτοιας στρατηγικής·
39. επισημαίνει ότι μια συνεπής ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού· ενθαρρύνει την αυξημένη συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και την εξάλειψη επιβλαβών πρακτικών όπως η υποτιμολόγηση·
40. θεωρεί ότι μια εύρυθμα λειτουργούσα τελωνειακή ένωση είναι θεμελιώδης για την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα της ΕΕ· πιστεύει ότι μια μεταρρυθμισμένη και ενισχυμένη τελωνειακή ένωση με κοινό τελωνειακό κώδικα θα διαφυλάξει την ακεραιότητα της ενιαίας αγοράς, συμβάλλοντας στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ στη διττή πράσινη και ψηφιακή μετάβαση και στην αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων·
41. τονίζει ότι οι διαφορές στις πολιτικές τελωνειακών διαδικασιών στα σημεία εισόδου της ΕΕ στην τελωνειακή ένωση συχνά στρεβλώνουν τις εμπορικές ροές και θέτουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς·
42. υπενθυμίζει ότι είναι σημαντικό να εφαρμόζονται εναρμονισμένοι τελωνειακοί έλεγχοι σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες, ώστε να αποφεύγεται η αποκλίνουσα εφαρμογή υγειονομικών προτύπων ή προτύπων δέουσας επιμέλειας· επιμένει ότι η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι οι τελωνειακοί έλεγχοι σε ολόκληρη την ΕΕ τηρούν τα ίδια πρότυπα, χρησιμοποιώντας έναν άμεσο ενοποιημένο μηχανισμό τελωνειακού ελέγχου, σε συντονισμό με τα κράτη μέλη και σε πλήρη συμμόρφωση με την αρχή της επικουρικότητας·
43. υπενθυμίζει ότι οι λιμένες δεν αποτελούν μεμονωμένα περιουσιακά στοιχεία, καθώς αποτελούν μέρος ενός τεράστιου οικοσυστήματος πλωτών μεταφορών, προσανατολισμένου στη ζήτηση από Ευρωπαίους εισαγωγείς και εξαγωγείς, στο πλαίσιο της θαλάσσιας εφοδιαστικής, των βιομηχανιών θαλάσσης και των θαλάσσιων εφοδιαστικών αλυσίδων·
44. εκφράζει την ανησυχία του για τις ενωσιακές ναυτιλιακές εταιρείες που βρίσκονται αντιμέτωπες με περιοριστική νομοθεσία για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Κίνα,

[2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48.](#)

βάσει της οποίας ουσιαστικά απαγορεύεται να εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ κινεζικών λιμένων, παρόλο που οι ενδομεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο του επιχειρηματικού μοντέλου των κινεζικών ναυτιλιακών εταιρειών σε ορισμένους λιμένες της ΕΕ και μεταξύ αυτών· καλεί την Επιτροπή να διερευνήσει τη δυνατότητα θέσπισης μιας αμοιβαίας νομοθεσίας της ΕΕ για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, η οποία θα μπορούσε να εφαρμόζεται σε ορισμένους μεταφορείς τρίτων χωρών, όπως η Κίνα· υπενθυμίζει ότι η απουσία επενδυτικής αμοιβαιότητας στους λιμένες βλάπτει τα ενωσιακά συμφέροντα·

45. υπογραμμίζει τη σημασία της πρωτοβουλίας «Global Gateway» της ΕΕ ως στρατηγικής παγκόσμιας εναλλακτικής λύσης στην κινεζική πρωτοβουλία «Μία Ζώνη – Ένας Δρόμος»· επισημαίνει τις δυνατότητες των έργων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Global Gateway» στις βιομηχανίες θαλάσσης (π.χ. λιμενικές υποδομές, οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, πράσινο υδρογόνο) για τη διαμόρφωση ενός δικτύου λιμένων που να διευκολύνει το εμπόριο και τις επενδύσεις, και να οδηγήσει σε αμοιβαία επωφελείς εταιρικές σχέσεις·
46. τονίζει την επείγουσα ανάγκη να βελτιωθούν η ισχύς, η ικανότητα και η ανθεκτικότητα των συνδέσεων των ευρωπαϊκών λιμένων με την ενδοχώρα, ιδίως όσων αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ, δεδομένης της ανάγκης για μείωση των εκπομπών και ενεργειακή απόδοση και με στόχο τη μετατόπιση, στο μέτρο του δυνατού, των εσωτερικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές οδούς, με παράλληλη προετοιμασία για τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, όπως τα ακραία καιρικά φαινόμενα και η χαμηλή στάθμη των υδάτων στις εσωτερικές πλωτές οδούς·
47. προτείνει να θεσπίσει η Επιτροπή έναν «άτλαντα» των ευρωπαϊκών λιμένων, ο οποίος θα χαρτογραφεί, μεταξύ άλλων, τη διαθεσιμότητα των ευρωπαϊκών εμπορικών λιμένων όσον αφορά την από ξηράς ηλεκτροδότηση και τα εναλλακτικά καύσιμα, τις υποδομές στην ενδοχώρα (ιδίως τις σιδηροδρομικές) και τις θαλάσσιες οδούς, ενδεχομένως βασιζόμενη στους διαδραστικούς χάρτες του TENtec και στο Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων, αλλά θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει μικρότερους λιμένες και περαιτέρω πληροφορίες· θεωρεί ότι μια τέτοια χαρτογράφηση θα μπορούσε να συμβάλει στη διαμόρφωση μιας συνολικής αντικειμενικής βάσης για τη συνεχή ανάπτυξη των ενωσιακών λιμένων και των συναφών κλάδων, όπως οι εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, η κίνηση κρουαζιερόπλοιων, η αλιεία, η υπεράκτια αιολική ενέργεια, η καυσίμευση και η παρασκευή καυσίμων·
48. υπογραμμίζει τη σημασία του ναυτιλιακού παρασκευαστικού κλάδου, όπως η ναυπηγική βιομηχανία και η εφοδιαστική της αλυσίδα, στην ΕΕ ως θεμέλιου για τη διατήρηση ενός ακμάζοντος τομέα πλωτών μεταφορών· καλεί την Επιτροπή να διερευνήσει και να αξιολογήσει τον αντίκτυπο που έχει η εξάρτηση της Ευρώπης από τον ξένο ναυτιλιακό παρασκευαστικό κλάδο, να καθορίσει επείγοντως μια φιλόδοξη ευρωπαϊκή βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική και να λάβει κατάλληλα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανθεκτικότητας των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και ολόκληρων των εφοδιαστικών τους αλυσίδων·
49. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ένα ευνοϊκό ψηφιακό πλαίσιο ώστε να προωθήσει προγράμματα καινοτομίας και περαιτέρω ψηφιοποίησης των λιμένων, όπως τα προγράμματα «έξυπνων λιμένων», με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας, της παραγωγικότητας και της βιωσιμότητας των λιμένων· υπογραμμίζει, ειδικότερα, τις

δυνατότητες της ψηφιοποίησης για τη βελτιστοποίηση των ελλειμνισμών (ώστε να μειωθεί ο χρόνος αναμονής στα παράκτια ύδατα και τους λιμένες), των αφίξεων ακριβώς όταν χρειάζεται, των προηγμένων συστημάτων πλοήγησης (για την εξοικονόμηση καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών), των συστημάτων αυτόματης ταυτοποίησης (για αυξημένη ασφάλεια στη θάλασσα και καλύτερη επιβολή των περιβαλλοντικών διατάξεων), καθώς και των δρόμων και των λύσεων τεχνητής νοημοσύνης που οδηγούν στη λήψη καλύτερων αποφάσεων σχετικά με τις λιμενικές υποδομές·

50. επισημαίνει ότι θα πρέπει να διατίθενται επαρκή κονδύλια και χρηματοδοτικά μέσα στους λιμένες ώστε να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, να διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στην πράσινη μετάβαση και να περιορίζουν τους κινδύνους της ξένης επιρροής· ζητεί να αυξηθεί η χρηματοδότηση που προορίζεται για τους λιμένες στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»· υπογραμμίζει τη σημασία των ιδιωτικών επενδύσεων σε λιμένες, και ότι οι εταιρείες είναι αυτές που παρέχουν απασχόληση και καινοτομία εντός των λιμένων και γύρω από αυτούς·

Συμπέρασμα

51. ζητεί να πραγματοποιηθεί ευρωπαϊκή διάσκεψη κορυφή για τους λιμένες ώστε να συζητηθούν περαιτέρω τα προαναφερθέντα ζητήματα και να διερευνηθούν οι δυνατότητες ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων για τον σκοπό αυτόν·
52. καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει έως το τέλος του 2024 μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες που να αντιμετωπίζει τα προαναφερθέντα ζητήματα·
 - ο
 - ο
 - ο
53. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική σημασία των λιμένων για τον ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών και την ευρωπαϊκή οικονομία στο σύνολό της, ο εισηγητής καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προτείνει κατά προτεραιότητα μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες που θα διασφαλίζει τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα και ανθεκτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων και θα αποτρέπει οποιαδήποτε εξάρτηση από ξένες δυνάμεις στον τομέα αυτόν.

Αφότου η Ευρώπη αναγκάστηκε να αντιμετωπίσει τη μονόπλευρη ενεργειακή της εξάρτηση από τη Ρωσία, η Ένωση βρίσκεται τώρα αντιμετώπιη με τη δημιουργία νέων εξαρτήσεων από ξένες δυνάμεις, αυτή τη φορά στον τομέα των μεταφορών. Οι επενδύσεις σε λιμένες από ξένους κρατικούς φορείς απολυταρχικών καθεστώτων, όπως η Κίνα, υπήρξαν σημαντικές κατά την τελευταία εικοσαετία.

Η ξένη επιρροή σε ευρωπαϊκές κρίσιμες υποδομές είναι προβληματική, καθώς μπορεί να υπονομεύσει την ασφάλεια, την οικονομική ανεξαρτησία και την ανθεκτικότητα των επιμέρους κρατών μελών και της Ένωσης στο σύνολό της. Εάν επιτραπεί η εν λόγω ξένη επιρροή, η ΕΕ καθίσταται ολοένα και πιο ευάλωτη από οικονομική άποψη και οι αθέμιτες πιέσεις από αυταρχικές τρίτες χώρες γίνονται πιο αισθητές. Επιπλέον, όταν ξένοι παράγοντες αποκτούν γνώση επί των ολοκληρωμένων ροών αγαθών που εισέρχονται στην ΕΕ και εξέρχονται από αυτήν, αυξάνεται ο κίνδυνος κατασκοπείας – κίνδυνος για τον οποίον ήδη προειδοποιούν οι εθνικές υπηρεσίες πληροφοριών.

Κανένας επιμέρους λιμένας ή κράτος μέλος δεν είναι σε θέση να αρνηθεί με ευκολία τις επενδύσεις αυτές, καθώς πρέπει να εξετάσει τον κίνδυνο μεταφοράς της επένδυσης σε κοντινό ανταγωνιστή ή σε γειτονικό κράτος μέλος. Αυτό σημαίνει ότι είναι κρίσιμης σημασίας μια κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση, ιδίως δεδομένου ότι η ευαλωτότητα ενός κράτους μέλους σημαίνει ευαλωτότητα για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ταυτόχρονα, ο εισηγητής παρατηρεί ότι, εκτός από την αντιμετώπιση των κινδύνων για την ασφάλεια χάρη στην αυξημένη ευρωπαϊκή συνεργασία, ρύθμιση και επιβολή σε όλα τα επίπεδα, είναι κρίσιμης σημασίας η ενίσχυση της οικονομικής θέσης των ενωσιακών λιμένων και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι λιμένες διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ενεργειακή μετάβαση και μπορούν να επωφεληθούν από επενδύσεις, την καινοτομία, την ψηφιοποίηση και ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Για να αντιστραφεί η κατάσταση, πρέπει τα κράτη μέλη και οι λιμένες να υιοθετήσουν κατά προτεραιότητα μια κοινή και αυστηρή στρατηγική προσέγγιση για την ανάπτυξη των οικείων κρίσιμων υποδομών. Επομένως, εκτός από την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και την επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού για τις άμεσες ξένες επενδύσεις, καλούμε την Επιτροπή να προτείνει μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες που θα διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων, εξασφαλίζοντας παράλληλα την οικονομική ανεξαρτησία τους από παράγοντες τρίτων χωρών. Η στρατηγική αυτή πρέπει να θέτει όρια στις ξένες επενδύσεις, προκειμένου να αποτρέπεται η παρουσία τρίτης χώρας όταν ενδέχεται να υπονομεύσει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωσή μας. Πρέπει επίσης να διαμορφώσει το κατάλληλο πλαίσιο, ώστε οι Ευρωπαίοι δημόσιοι και ιδιωτικοί

επενδυτές να επενδύσουν σε κρίσιμες λιμενικές υποδομές και να ενισχύσουν την ανθεκτικότητα των πυλών στην οικονομία μας.

Η ΕΕ χρειάζεται να διατηρήσει, μέσω των λιμένων της, τον ανοικτό χαρακτήρα της οικονομίας της έναντι του υπόλοιπου κόσμου, ώστε να συνεχιστεί η ευημερία της και να παραμείνουν οι θέσεις εργασίας στο εσωτερικό της. Ωστόσο, η συνεργασία της ΕΕ πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο ανοικτός αυτός χαρακτήρας δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο κατάχρησης ούτε να μετατραπεί σε αδυναμία. Για αυτόν τον λόγο, ο εισηγητής προτείνει μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες από την οποία θα εξαρτηθεί η μελλοντική μας οικονομική ισχύς και στρατηγική ανεξαρτησία.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ
ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού, ο εισηγητής δηλώνει ότι έλαβε εισηγήσεις από τις ακόλουθες οντότητες ή πρόσωπα κατά την εκπόνηση της έκθεσης, μέχρι την έγκρισή της από την επιτροπή:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
Mercator Institute for Chinese Studies (MERICS)
The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw)
European Seaports Organisation (ESPO)
Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
Hamburg Port Authority (HPA)
Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
The United Kingdom Mission to the European Union

Ο ανωτέρω κατάλογος συντάσσεται υπό την αποκλειστική ευθύνη του εισηγητή.

28.11.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τους λιμένες
(2023/2059(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Iuliu Winkler

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορίου καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν βασική αρτηρία για το ενωσιακό και το παγκόσμιο εμπόριο, με το 74 % των εμπορευμάτων να εισέρχονται ή να εξέρχονται από την ΕΕ διά θαλάσσης· λαμβάνοντας υπόψη ότι, εκτός από τη στρατηγική λειτουργία τους, οι λιμένες διαδραματίζουν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο ως άγκυρα της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης των ευρωπαϊκών περιφερειών, καθώς και στον εφοδιασμό, την παραγωγή, την παροχή και την αποθήκευση ενέργειας, αλλά και στον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών και της βιομηχανίας·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι λιμένες δεν αποτελούν μόνο τελικούς προορισμούς εμπορικών ροών, αλλά και κόμβους στα διεθνή δίκτυα της αξιακής αλυσίδας και τις περιφερειακές εμπορικές ροές, παράλληλα με τις σιδηροδρομικές, οδικές και εναέριας συνδέσεις, και χρήζουν ίσης προσοχής όσον αφορά την ασφάλεια, την ανθεκτικότητα και την ανταγωνιστικότητα·
 1. τονίζει τον ρόλο των ευρωπαϊκών λιμένων ως υποδομών ζωτικής σημασίας στις προσπάθειες της ΕΕ για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της αλυσίδας εφοδιασμού, ιδίως σε βασικούς τομείς που συνδέονται με τον πράσινο και τον ψηφιακό μετασχηματισμό, καθώς και στην ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας· τονίζει ότι, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, οι λιμένες διαδραμάτισαν καίριο ρόλο στη διασφάλιση της συνέχισης των αλυσίδων εφοδιασμού έκτακτης ανάγκης·
 2. επισημαίνει ότι, στο νέο γεωπολιτικό πλαίσιο, μετά τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, οι λιμένες διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στη διατήρηση της λειτουργίας των εμπορικών οδών και των εφοδιαστικών αλυσίδων και στη δημιουργία νέων εναλλακτικών οδών, συμπεριλαμβανομένων ανθρωπιστικών λωρίδων και λωρίδων αλληλεγγύης, με παράλληλη οικοδόμηση ανθεκτικότητας μέσω της διαφοροποίησης· υπογραμμίζει περαιτέρω ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες είναι καίριας σημασίας για τη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού και τη μείωση της

ενεργειακής εξάρτησης από τη Ρωσία και θα εξακολουθήσουν να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανατροφοδότηση της Ευρώπης βραχυπρόθεσμα, προωθώντας την ανάπτυξη εναλλακτικών οδών για την παροχή φυσικού αερίου και την αύξηση της αποθήκευσης φυσικού αερίου· παράλληλα, τονίζει ότι οι λιμένες θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών, της βιομηχανίας και της ενέργειας·

3. αναγνωρίζει ότι τα κράτη μέλη που συνορεύουν με τη Ρωσία αντιμετωπίζουν νέα είδη υλικοτεχνικών προκλήσεων, και δεδομένου ότι η εύρυθμη λειτουργία των λιμένων είναι καίριας σημασίας για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, η ΕΕ θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στους λιμένες αυτών των κρατών μελών·
4. επισημαίνει ότι, ενώ οι λιμένες αποτελούν βασική κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη, μπορούν επίσης να αποτελέσουν στρατηγική πηγή ευπάθειας, η οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με προτεραιότητα σε επίπεδο ΕΕ·
5. σημειώνει ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες έχουν αντίκτυπο στην περιφερειακή οικονομία και κοινωνία και εκτίθενται σε υψηλό κίνδυνο ασφάλειας και τονίζει ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες θα πρέπει να προστατεύονται ιδιαίτερα ως εγκαταστάσεις ζωτικής σημασίας για τα κράτη μέλη·
6. πιστεύει ότι η ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμένων είναι αναγκαία προκειμένου να διατηρηθεί η επιδίωξη της ΕΕ να εργαστεί προς την κατεύθυνση του διεθνούς εμπορίου που βασίζεται σε κανόνες και ωφελεί την ανάπτυξη και τον πλούτο σε παγκόσμιο επίπεδο·
7. επισημαίνει ότι μια ανοικτή, δίκαιη βιώσιμη και δυναμική εμπορική πολιτική της ΕΕ, σε συνδυασμό με φιλόδοξες και ισόρροπες εμπορικές συμφωνίες, είναι καίριας σημασίας για την ανταγωνιστικότητα και την ανθεκτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων και για την ανάπτυξη, την απασχόληση και την κοινωνική ευημερία στην Ευρώπη· τονίζει ότι η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης εξαρτάται από ίσους όρους ανταγωνισμού με βάση παγκόσμιους κανόνες·
8. αναγνωρίζει ότι οι ικανότητες ναυτιλιακής κατασκευής της Ευρώπης είναι απαραίτητες για τη θαλάσσια στρατηγική αυτονομία, την καινοτομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη της ΕΕ, καθώς και για τις φιλοδοξίες της ΕΕ να ηγηθεί της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης· πιστεύει ότι ο κανονισμός της ΕΕ για τις ξένες επιδοτήσεις και τα αυτόνομα εργαλεία είναι καίριας σημασίας για τη διατήρηση και την προώθηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανικής βάσης·
9. υπενθυμίζει ότι η ΕΕ πρέπει να επιτύχει ισορροπία μεταξύ της προσέλκυσης ξένων επενδύσεων και της υπεράσπισης των υποδομών ζωτικής σημασίας, συμπεριλαμβανομένης της ακεραιότητας των λιμένων της·
10. σημειώνει ότι η λειτουργία και η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων της Ευρώπης είναι ένα σύνθετο ζήτημα που απαιτεί μια κατάλληλη προσέγγιση σε διάφορες λειτουργικές διαστάσεις, όχι μόνο αυστηρά όσον αφορά την υποδομή ή την υπερκατασκευή, αλλά κυρίως όσον αφορά τις εμπορικές σχέσεις, την ασφάλεια και τα συστήματα ΤΠ·
11. τονίζει ότι μια συνεκτική ευρωπαϊκή λιμενική στρατηγική είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού· ενθαρρύνει την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ

των ευρωπαϊκών λιμένων και την εξάλειψη επιβλαβών πρακτικών όπως η υποτιμολόγηση·

12. εκφράζει την ανησυχία του για τον πιθανό αθέμιτο ανταγωνισμό από λιμένες εκτός ΕΕ, δεδομένου ότι εξαιρούνται από την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές·
13. σημειώνει ότι η εφαρμογή της πρόσφατης ή εκκρεμούσας νομοθεσίας της ΕΕ, μεταξύ άλλων στον τομέα του εμπορίου, απαιτεί αποτελεσματική επιβολή από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της, καθώς και συνεχείς επενδύσεις και κατάρτιση για τους διαχειριστές λιμένων και τις αρχές, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55%, ή για να δοθεί η δυνατότητα στους λιμένες της ΕΕ να διαδραματίσουν ρόλο στην πράσινη μετάβαση, καλύπτοντας τη ζήτηση σε βασικούς τομείς όπως οι εισαγωγές υδρογόνου· υπενθυμίζει τη σημασία της ύπαρξης ίσων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο σε αυτόν τον κρίσιμο τομέα·
14. τονίζει την ανάγκη να εξασφαλιστούν επαρκείς πόροι για τις αρχές συνοριακού και τελωνειακού ελέγχου, ώστε να μπορούν να επιβάλλουν καλύτερα τη νομοθεσία της ΕΕ·
15. υπενθυμίζει ότι, έως το 2030, η ΕΕ έχει ως στόχο να εισαγάγει 10 εκατομμύρια τόνους πράσινου υδρογόνου και ότι για την επίτευξη αυτού του στόχου, μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τις εισαγωγές, τον συντονισμό και την ανάπτυξη υποδομών είναι καίριας σημασίας για την ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες και θα πρέπει να θεσπιστεί άμεσα· σημειώνει ότι με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και τις επικαιροποιημένες ενεργειακές στρατηγικές, οι ευρωπαϊκοί λιμένες εξελίσσονται σε καίριους ενεργειακούς κόμβους, και ότι ο αναδυόμενος αυτός ρόλος πρέπει να αναγνωριστεί και να τονιστεί δεόντως στις μελλοντικές στρατηγικές χρηματοδότησης και στις εξελίξεις των υποδομών·
16. τονίζει περαιτέρω την ανάγκη για προγράμματα της ΕΕ για τη στήριξη των λιμένων ως κόμβων σύμφωνα με τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», προωθώντας την ψηφιακή και την πράσινη μετάβαση σε τομείς όπως ο εξηλεκτρισμός, οι επενδύσεις 5/6G και το υδρογόνο·
17. τονίζει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, το εξωτερικό εμπόριο και οι επενδύσεις πιθανώς να αποτελέσουν πηγή ευπαθειών στον τομέα της ασφάλειας, ιδίως σε σχέση με την ιδιοκτησία, τον έλεγχο ή την πρόσβαση σε υποδομές ζωτικής σημασίας της ΕΕ από ξένους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών λιμένων· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, τον ιδιαίτερο χαρακτήρα ορισμένων λιμένων, οι οποίοι όχι μόνο παρέχουν υλικοτεχνική υποδομή, αλλά συμβάλλουν και στο ευρωπαϊκό σύστημα άμυνας· ζητά αυξημένη επαγρύπνηση και μεγαλύτερο συντονισμό σε επίπεδο ΕΕ, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές για την ασφάλεια των εθνικών και ιδιωτικών φορέων· ενθαρρύνει τις εθνικές αρχές των κρατών μελών της ΕΕ να δώσουν υψηλή προτεραιότητα στην προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας·
18. πιστεύει ότι, συνεπώς, θα πρέπει να ελέγχονται διεξοδικά οι ξένες επενδύσεις σε βασικές και κρίσιμες υποδομές που ενδέχεται να καταστήσουν δυνατή την αποτελεσματική συμμετοχή ή τον έλεγχο (άμεσα ή έμμεσα) στη διαχείριση του λιμένα· υπογραμμίζει ότι οι ξένες επενδύσεις, από εταιρείες που υποστηρίζονται από το κράτος ή κρατικές επιδοτήσεις σε όλες τις μορφές, που επιτρέπουν την αποτελεσματική

συμμετοχή ή τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο στη διαχείριση του λιμένα, θα πρέπει να αποφεύγονται· θεωρεί ότι, προκειμένου να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα της Ευρώπης, πρέπει να διασφαλιστεί ίσος ανταγωνισμός και ότι οι ίσοι όροι ανταγωνισμού και η ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης δεν μπορούν να υπονομευθούν με στρεβλωτικές ξένες επιδοτήσεις στους ευρωπαϊκούς λιμένες·

19. υπογραμμίζει ότι κινεζικές επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας έχουν επιδιώξει να αποκτήσουν πλειοψηφικό μερίδιο ή έλεγχο σε ορισμένους ευρωπαϊκούς λιμένες, οι οποίοι επί του παρόντος εκτιμάται ότι περιλαμβάνουν τον πλήρη ή μερικό έλεγχο 14 λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και του 10 % των ευρωπαϊκών θαλάσσιων δραστηριοτήτων· προειδοποιεί ότι αυτό δεν γίνεται μόνο από απλά οικονομικά συμφέροντα, αλλά οι επενδύσεις αυτές αποτελούν επίσης μέρος της αποκαλούμενης «διεθνούς διακυβέρνησης των ωκεανών» της κινεζικής κυβέρνησης, η οποία μεταφράζεται σε πολιτικές όπως η πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», μια στρατηγική που αποσκοπεί στην απόκτηση επιρροής σε βασικές ευρωπαϊκές ναυτικές υποδομές και ένα ξεχωριστό ζήτημα οικονομικής ασφάλειας μεγάλης σημασίας στο τρέχον πλαίσιο του γεωπολιτικού ανταγωνισμού· είναι πεπεισμένο ότι η διμερής εμπορική και επενδυτική σχέση ΕΕ-Κίνας έχει στρατηγική σημασία, αντιμετωπίζει στρατηγικές προκλήσεις και θα πρέπει να βασίζεται σε κανόνες, με επίκεντρο το πολυμερές εμπορικό σύστημα και την αρχή της αμοιβαιότητας, και με σαφή ευρωπαϊκό έλεγχο των υποδομών ζωτικής σημασίας· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι αναμένει από την Κίνα να υποστηρίξει τη φιλόδοξη μεταρρύθμιση του ΠΟΕ· εμμένει στην ανάγκη διασφάλισης μεγαλύτερης αμοιβαιότητας και τάσσεται υπέρ ισχυρών δράσεων της ΕΕ κατά αθέμιτων κανονιστικών ρυθμίσεων και πρακτικών εκ μέρους της Κίνας·
20. ενθαρρύνει τις εθνικές λιμενικές αρχές, τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξουν κατάλληλο μορφότυπο για τη στρατηγική συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος να τους φέρουν σε αντιπαράθεση τρίτοι φορείς·
21. εφιστά την προσοχή στην απαγόρευση των ενδομεταφορών για τα ευρωπαϊκά σκάφη μεταξύ κινεζικών λιμένων και μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ και ζητά να αυξηθεί η αμοιβαιότητα και να θεσπιστεί ένας πανευρωπαϊκός μηχανισμός επανεξέτασης της αμοιβαιότητας που θα επιτρέψει στην ΕΕ να καθορίσει το επίπεδο ανοίγματος των ξένων αγορών στους ευρωπαίους μεταφορείς·
22. επαναλαμβάνει ότι η ανεξαρτησία, η ανταγωνιστικότητα και η ασφάλεια των ευρωπαϊκών λιμένων και άλλων υποδομών ζωτικής σημασίας για το εμπόριο πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την οικονομική ασφάλεια¹, σύμφωνα με το παράδειγμα ελαχιστοποίησης των κινδύνων της ΕΕ·
23. τονίζει ότι μια ευρωπαϊκή λιμενική στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα που θα αποτρέπουν το ενδεχόμενο ένα ολιγοπώλιο στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών να κυριαρχήσει τόσο στην χερσαία όσο και στην υπεράκτια εφοδιαστική και ότι, για λόγους θεμιτού ανταγωνισμού και ίσων όρων ανταγωνισμού, η ισχύουσα προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση για τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών πρέπει να τερματιστεί αμέσως· σημειώνει ότι αυτή η ευνοϊκή μεταχείριση έδωσε στις εν λόγω εταιρείες ισχύ στην αγορά, επιτρέποντάς τους να εξαπλωθούν σε άλλα τμήματα

¹ [Κοινή ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ύπατου Εκπροσώπου, της 20ής Ιουνίου 2023, σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής οικονομικής ασφάλειας \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

του τομέα της εφοδιαστικής και ότι αυτή η ανομοιογένεια όσον αφορά τον ανταγωνισμό και τις φορολογικές ρυθμίσεις επιτρέπει στις οντότητες που κατέχουν δεσπόζουσα θέση στον τομέα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να ασκούν αθέμιτη επιρροή στην εφοδιαστική των λιμένων και της ενδοχώρας·

24. τονίζει τη στρατηγική σημασία και το οικονομικό δυναμικό της Αρκτικής και, συνεπώς, την ανάγκη να βελτιώσει η ΕΕ την κατανόησή της για την αρκτική ναυτιλιακή βιομηχανία και να προσελκύσει νέες επενδύσεις στην περιοχή·
25. ζητά να απαγορευτεί η πρόσβαση σε όλους τους λιμένες της ΕΕ για τα πλοία των οποίων ο τελευταίος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου βρίσκεται στη Ρωσική Ομοσπονδία, εκτός από την περίπτωση ύπαρξης αναγκαίων και αιτιολογημένων ανθρωπιστικών λόγων·
26. υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων (κανονισμός FDI)² αντιμετωπίζει τους κινδύνους για την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη οι οποίοι προκύπτουν από επενδύσεις τρίτων χωρών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τους ευρωπαϊκούς λιμένες·
27. προσβλέπει στην επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού FDI· ενθαρρύνει την Επιτροπή να υποβάλει φιλόδοξη νομοθετική πρόταση για την κατάλληλη αντιμετώπιση όλων των κενών που προέκυψαν κατά την εφαρμογή του κανονισμού FDI, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις ευρωπαϊκές υποδομές ζωτικής σημασίας· ζητά ένα ενισχυμένο μέσο, με αυξημένη συνοχή όσον αφορά τους ορισμούς, το πεδίο εφαρμογής και τις διαδικαστικές πτυχές των εθνικών μηχανισμών ελέγχου· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη που δεν έχουν θεσπίσει εθνικούς μηχανισμούς ελέγχου να το πράξουν χωρίς καθυστέρηση· θεωρεί ότι οι αξιολογήσεις βάσει του κανονισμού FDI θα πρέπει να πραγματοποιούνται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να τηρούν την εμπιστευτικότητα κατά τη διαδικασία ελέγχου, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια δικαίου για τους δυνητικούς επενδυτές και τα ενδιαφερόμενα μέρη και να διασφαλίζεται η ελκυστικότητα της Ευρώπης για νέες επενδύσεις·
28. τονίζει τον αξιόλογο ρόλο που θα μπορούσε να διαδραματίσει η στρατηγική «Global Gateway» στην ενίσχυση του δικτύου των ευρωπαϊκών λιμένων με τρίτες χώρες, στη διευκόλυνση του εμπορίου και στην επέκταση των επενδυτικών ευκαιριών, δημιουργώντας έτσι αμοιβαία επωφελείς εταιρικές σχέσεις και προωθώντας βιώσιμες αξιακές αλυσίδες· υπενθυμίζει τον ρόλο της οικονομικής διπλωματίας, συμπεριλαμβανομένης της κοινοβουλευτικής της διάστασης, στην προώθηση τέτοιων ευρωπαϊκών εμβληματικών πρωτοβουλιών και στην ενίσχυση των διεθνών εταιρικών σχέσεων για ανθεκτικό, βιώσιμο και διαφοροποιημένο εμπόριο·
29. τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η στρατηγική αυτή πρέπει επίσης να συμβάλει στην ενίσχυση των χωρών εταίρων, και ιδίως της ανεξαρτησίας τους όσον αφορά τις στρατηγικές υποδομές ζωτικής σημασίας, ώστε να μην υπόκεινται στον έλεγχο ξένων επενδυτών με ασαφείς στόχους·
30. τονίζει εκ νέου ότι είναι σημαντικό για την εμπορική πολιτική της ΕΕ να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών

² [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση \(ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1\).](#)

τεχνολογικών καινοτομιών και δεξιοτήτων· υποστηρίζει ότι μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες πρέπει να παρέχει συνοχή, σταθερότητα και προβλεψιμότητα σε έναν στρατηγικό τομέα ανάπτυξης, ενισχύοντας τις δυνατότητες ανάπτυξης των ευρωπαϊκών φορέων εκμετάλλευσης, των ναυπηγών και των ναυτικών· είναι πεπεισμένο ότι μια τέτοια στρατηγική θα ήταν σύμφωνη με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την οικονομική ασφάλεια, ενισχύοντας την ανθεκτικότητα των αλυσίδων εφοδιασμού αυξάνοντας την εσωτερική ισχύ, παράλληλα με τις διαστάσεις της προσφοράς και της ζήτησης των αξιακών αλυσίδων για τις εν λόγω υποδομές ζωτικής σημασίας·

31. υπογραμμίζει τη σημασία ενός υγιούς, ανταγωνιστικού και διαφοροποιημένου θαλάσσιου περιβάλλοντος και περιβάλλοντος εφοδιαστικής για τους λιμένες· επισημαίνει, ωστόσο, την αυξανόμενη ισχύ στην αγορά ενός μικρού αριθμού ενδιαφερόμενων μερών, ιδίως των ναυτιλιακών εταιρειών, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει τους ίσους όρους ανταγωνισμού και τη δίκαιη ισορροπία ισχύος μεταξύ των διαφόρων παραγόντων του οικοσυστήματος των λιμένων· συνεπώς, τονίζει τη σημασία του αποτελεσματικού και έγκαιρου διαλόγου μεταξύ των λιμένων και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων στον τομέα της εφοδιαστικής, προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού και να αποφευχθούν μη αξιοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού·
32. τονίζει τη σημασία της προβολής των ουκρανικών λιμένων και τερματικών σταθμών ως αναπόσπαστου μέρους του ευρωπαϊκού συστήματος λιμένων και εμπορίου ακόμη και σήμερα· επικροτεί τη στήριξη που παρείχαν οι ευρωπαϊκοί φορείς εκμετάλλευσης αυτών των λιμένων στο τοπικό προσωπικό τους από την έναρξη του πολέμου· αναγνωρίζει τις σοβαρές οικονομικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης λόγω του παράνομου πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία· πιστεύει ότι αυτοί οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην ανοικοδόμηση της χώρας·
33. στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζει τη σημασία της ενίσχυσης του ρόλου των ευρωπαϊκών λιμένων στη διευκόλυνση της διαμετακόμισης σιτηρών που προέρχονται από την Ουκρανία, προκειμένου να αποσυμφορηθούν οι ηπειρωτικές διαδρομές, συμβάλλοντας έτσι στη μεταφορά ουκρανικών σιτηρών σε τρίτες χώρες που τα έχουν ανάγκη·
34. τονίζει τη σημασία της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ευρώπης και της διασφάλισης αξιόπιστης αξιολόγησης των νομοθετικών μέτρων που ενδέχεται να οδηγήσουν σε διαρροή επιχειρήσεων και απώλεια ανταγωνιστικότητας προς όφελος λιμένων εκτός της ΕΕ· πιστεύει ότι οι λιμένες της Ευρώπης πρέπει να ενισχυθούν περαιτέρω, μεταξύ άλλων σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να μπορούν να διαδραματίσουν τον κρίσιμο και καίριο ρόλο τους ως πύλες για το εμπόριο και τους εταίρους στην ενεργειακή μετάβαση·
35. τονίζει τη σημαντική εργαλειοθήκη αυτόνομων νομοθετικών πράξεων που έχουν στη διάθεσή τους η ΕΕ και τα κράτη μέλη της για τη διασφάλιση της ακεραιότητας των λιμένων της·
36. θεωρεί ότι μια τελωνειακή ένωση που λειτουργεί εύρυθμα, έχει θεμελιώδη σημασία για την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα της ΕΕ· πιστεύει ότι μια μεταρρυθμισμένη και ενισχυμένη τελωνειακή ένωση με κοινό τελωνειακό κώδικα θα

διαφυλάξει την ακεραιότητα της ενιαίας αγοράς, συμβάλλοντας στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ στη διττή πράσινη και ψηφιακή μετάβαση και στην αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων·

37. τονίζει ότι οι διαφορές στις πολιτικές τελωνειακών διαδικασιών στα σημεία εισόδου της ΕΕ στην Τελωνειακή Ένωση συχνά στρεβλώνουν τις εμπορικές ροές και θέτουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς·
38. υπενθυμίζει ότι είναι σημαντικό να εφαρμόζονται εναρμονισμένοι τελωνειακοί έλεγχοι σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες, ώστε να αποφεύγεται η διαφορετική εφαρμογή υγειονομικών προτύπων ή προτύπων δέουσας επιμέλειας· εμμένει στο να διασφαλίσει η Επιτροπή ότι οι τελωνειακοί έλεγχοι σε ολόκληρη την ΕΕ ακολουθούν τα ίδια πρότυπα, μέσω ενός άμεσου ενοποιημένου μηχανισμού τελωνειακού ελέγχου, σε συντονισμό με τα κράτη μέλη και σε πλήρη συμμόρφωση με την αρχή της επικουρικότητας·

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ Ή ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙ ΤΙΣ
ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΣΥΝΤΑΚΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού, ο συντάκτης γνωμοδότησης δηλώνει ότι έλαβε εισηγήσεις από τις ακόλουθες οντότητες ή πρόσωπα κατά την εκπόνηση της γνωμοδότησης, μέχρι την έγκρισή της από την επιτροπή:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

Ο ανωτέρω κατάλογος συντάσσεται υπό την αποκλειστική ευθύνη του εισηγητή.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	28.11.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 34 - : 0 0 : 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Barry Andrews, Άννα-Μισέλ Ασημακοπούλου, 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
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

34	+
ECR	Bourgeois Geert, Hoogveen Michiel, Zahradil Jan
NI	Beghin Tiziana, Puigdemont i Casamajó Carles
PPE	Ασημακοπούλου Άννα-Μισέλ, 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
----------	----------

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Ημερομηνία έγκρισης	7.12.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 39 - : 0 0 : 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	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, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδα, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ
ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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, Βόζεμπεργκ-Βρυονίδη Ελισσάβετ, 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
----------	----------

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή