



---

*Dokument s plenarne sjednice*

---

**A9-0443/2023**

15.12.2023

# IZVJEŠĆE

o izradi sveobuhvatne europske strategije za luke  
(2023/2059(INI))

Odbor za promet i turizam

Izvjestitelj: Tom Berendsen

## SADRŽAJ

	<b>Stranica</b>
PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA .....	3
OBRAZLOŽENJE .....	15
PRILOG: SUBJEKTI ILI OSOBE OD KOJIH JE IZVJESTITELJ PRIMIO INFORMACIJE .....	16
MIŠLJENJE ODBORA ZA MEĐUNARODNU TRGOVINU .....	17
INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU .....	26
POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U NADLEŽNOM ODBORU .....	27

## PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

### o izradi sveobuhvatne europske strategije za luke (2023/2059(INI))

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegovu glavu XVIII.,
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 1. lipnja 2023. naslovljenu „Pomorska sigurnost: u središtu čistog i modernog pomorskog prometa” (COM(2023)0268),
- uzimajući u obzir zajedničku komunikaciju Komisije i Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku od 10. ožujka 2023. o ažuriranju Strategije pomorske sigurnosti EU-a i njezina akcijskog plana naslovljenu „Poboljšana strategija pomorske sigurnosti EU-a za suočavanje s promjenjivim pomorskim prijetnjama” (JOIN(2023)0008),
- uzimajući u obzir Akcijski plan strategije pomorske sigurnosti, koji je Europsko vijeće usvojilo 24. lipnja 2014.,
- uzimajući u obzir zaključke Vijeća o reviziji Akcijskog plana strategije pomorske sigurnosti EU-a, koji je Europsko vijeće usvojilo 26. lipnja 2018.,
- uzimajući u obzir zajedničku komunikaciju Komisije i Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku od 1. prosinca 2021. naslovljenu „Global Gateway” (JOIN(2021)0030),
- uzimajući u obzir zajedničku komunikaciju Komisije i Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku od 12. ožujka 2019. naslovljenu „EU i Kina – strateški pregled” (JOIN(2019)0005),
- uzimajući u obzir zajedničku komunikaciju Europskom parlamentu, Europskom vijeću i Vijeću od 20. lipnja 2023. naslovljenu „Europska strategija gospodarske sigurnosti” (JOIN(2023) 0020),
- uzimajući u obzir paket Komisije „Spremni za 55 %” od 14. srpnja 2021. o provedbi europskog zelenog plana,
- uzimajući u obzir sporazum postignut 12. prosinca 2015. u Parizu na 21. zasjedanju Konferencije stranaka (COP 21) Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (Pariški sporazum),
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 20. svibnja 2020. naslovljenu „Strategija EU-a za bioraznolikost do 2030.: Vraćanje prirode u naše živote” (COM(2020)0380),
- uzimajući u obzir Direktivu 2007/60/EZ od 23. listopada 2007. o procjeni i upravljanju rizicima od poplava,

- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2018/2001 od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora,
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 23. svibnja 2013. naslovljenu „Luke: pokretač rasta” (COM(2013)0295),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 18. listopada 2023. o EU-ovom planu za borbu protiv organiziranog kriminala i trgovine drogom,
- uzimajući u obzir akcijski plan EU-a „Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”,
- uzimajući u obzir Direktivu o kvaliteti zraka (2022/0347(COD)) [pregovori u tijeku],
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU<sup>1</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ<sup>2</sup>,
- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2022/2557 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o otpornosti kritičnih subjekata i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 2008/114/EZ<sup>3</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014<sup>4</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji<sup>5</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2022/2560 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o stranim subvencijama kojima se narušava unutarnje tržište<sup>6</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka<sup>7</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU<sup>8</sup>,

---

<sup>1</sup> [SL L 234, 22.9.2023., str. 1.](#)

<sup>2</sup> [SL L 234, 22.9.2023., str. 48.](#)

<sup>3</sup> [SL L 333, 27.12.2022., str. 164.](#)

<sup>4</sup> [SL L 249, 14.7.2021., str. 38.](#)

<sup>5</sup> [SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.](#)

<sup>6</sup> [SL L 330, 23.12.2022., str. 1.](#)

<sup>7</sup> [SL L 57, 3.3.2017., str. 1.](#)

<sup>8</sup> [SL L 348, 20.12.2013., str. 1.](#)

- uzimajući u obzir Uredbu Komisije (EZ) br. 906/2009 od 28. rujna 2009. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma, odluka i usklađenih djelovanja između brodara u linijskom pomorskom prometu (konzorciji) te Komunikaciju Komisiji od 10. listopada 2023. o njezinu isteku 25. travnja 2024.,
  - uzimajući u obzir Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br.1315/2013 (COM(2021)0812),
  - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 16. rujna 2021. o novoj strategiji EU-a za Kinu<sup>9</sup>,
  - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. travnja 2021. o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čistiji pomorski promet<sup>10</sup>,
  - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 12. ožujka 2019. o sigurnosnim prijetnjama povezanim sa sve većom tehnološkom prisutnošću Kine u EU-u i mogućim mjerama na razini EU-a za njihovo smanjenje<sup>11</sup>,
  - uzimajući u obzir studiju iz rujna 2023. naslovljenu „Chinese Investments in European Maritime Infrastructure („Kineska ulaganja u europsku pomorsku infrastrukturu”), koju je zatražio Odbor za promet i turizam<sup>12</sup>,
  - uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir mišljenje Odbora za međunarodnu trgovinu,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0443/2023),
- A. budući da su naše luke pristupne točke EU-a prema svijetu i da kao takve imaju ključnu ulogu u njegovu gospodarstvu jer olakšavaju vanjsku trgovinu, povezuju sa zaleđem, osiguravaju rast plavoga gospodarstva i industrijske proizvodnje, energetske tranziciju i sigurnost opskrbe energijom, kao i stratešku autonomiju EU-a;
- B. budući da luke pružaju ključnu javnu uslugu zbog čega bi ih trebalo uvažiti i cijeniti;
- C. budući da, iako je tržišno natjecanje među lukama korisno, trebalo bi izbjegavati njihovu međusobnu utrku u snižavanju standarda jer bi u suprotnom to naštetilo sigurnosti ili povećalo politički utjecaj ili stranu kontrolu putem ulaganja subjekata iz trećih zemalja, posebno poduzeća koja su u državnom vlasništvu i pod kontrolom ili utjecajem države;
- D. budući da su poduzeća u državnom vlasništvu trećih zemalja ili poduzeća koja su pod izravnom ili neizravnom kontrolom stranih država strateški povećala svoje financijske i operativne udjele u europskim lukama, terminalima, poduzećima i lučkoj infrastrukturi;

<sup>9</sup> [SL C 117, 11.3.2022., str. 40.](#)

<sup>10</sup> [SL C 506, 15.12.2021., str. 12.](#)

<sup>11</sup> [SL C 23, 21.1.2021., str. 2.](#)

<sup>12</sup> [Institut Mercator za kineske studije, Bečki institut za međunarodne ekonomske studije, Institut za međunarodne gospodarske odnose, Kineska ulaganja u europsku pomorsku infrastrukturu, listopad 2023.](#)

- E. budući da je Europska unija istaknula svoju želju za većom autonomijom u strateškim sektorima, ali nije učinila mnogo kako bi odgovorila na rast Kine u pomorskom sektoru i povezane sigurnosne posljedice;
- F. budući da su luke vrlo složeno okruženje s brojnim različitim dionicima i interesima zbog čega je zahtjevno ali i ključno prepoznati i procijeniti rizike od stranog utjecaja;
- G. budući da je ruska ratna agresija na Ukrajinu pokazala da postoje neprihvatljivi rizici ovisnosti o pojedinačnim trećim zemljama u strateškim sektorima i da je prijeko potrebno ojačati sigurnost i otpornost pomorske infrastrukture i lanaca vrijednosti kako bi se osigurao protok ključne robe;
- H. budući da su luke ponovno postale važne s vojnog i obrambenog stajališta, među ostalim u pogledu dvojne namjene lučke infrastrukture;
- I. budući da se europske luke često natječu s lukama trećih zemalja u kojima strana ulaganja trećih zemalja dodatno pogoršavaju nedostatak jednakih uvjeta u pogledu konkurencije i poštovanja standarda održivosti, prava radnika i fiskalnog opterećenja;
- J. budući da bi posebnu pozornost trebalo posvetiti negativnim učincima praksi izbjegavanja zbog premještanja aktivnosti pretovara u luke trećih zemalja, kako u smislu narušavanja konkurentnosti luka EU-a tako i povećanja izmještanja emisija ugljika;
- K. budući da luke imaju nezamjenjivu ulogu u EU-ovom upravljanju krizama jer osiguravaju kontinuitet lanaca opskrbe i uspostavljaju alternativne rute, među ostalim uspostavom alternativnih ruta za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom (UPP) u kratkom vremenu i povećanjem skladištenja plina u Europi;
- L. budući da najudaljenijim regijama i otocima luke često služe kao glavna društvena i gospodarska veza s ostatkom EU-a;
- M. budući da su luke ključne za dekarbonizaciju vodnog prometa, uzimajući u obzir zeleni plan i ciljeve smanjenja onečišćenja te ključnu ulogu energije iz obnovljivih izvora na moru; budući da je važno smanjiti onečišćenje zraka koje uzrokuju brodovi u lučkim područjima, među ostalim emisije crnog ugljika;
- N. budući da će na lučka područja i lučke djelatnosti diljem EU-a utjecati podizanje razine mora;
- O. budući da luke kombiniraju i štite niz različitih obalnih aktivnosti u korist građana, obalnih zajednica i morskog okoliša tako što pružaju pomoć u održavanju obalnih staništa i poboljšanju kvalitete zraka u aglomeracijama oko luka;
- P. budući da bi se boljim logističkim planiranjem između luka i korisnika, uključujući brodare, mogao izbjeći nepotreban cestovni prijevoz diljem Europe; budući da bi uža suradnja među lukama radi jačanja međuregionalnih veza i skraćivanja veza mogla dovesti do učinkovitijih ulaganja u lučku infrastrukturu, otpornijih uvoznih/izvoznih ruta i učinkovitijeg korištenja resursa, javnih i privatnih sredstava te nedovoljno iskorištenih kapaciteta;

- Q. budući da su luke dio šireg vodnog ekosustava koji obuhvaća širok raspon aktivnosti, uključujući pomorski promet, brodogradnju, proizvodnju pomorske opreme, unutarnju plovidbu i logistiku;
- R. budući da Komisija nije pretočila jasnu potrebu za multidisciplinarnim i integriranim pristupom europskim lukama u konkretne mjere, što je tijekom vremena dovelo do neujednačenosti propisa o lukama;

### ***Strani utjecaj***

1. ističe opetovana upozorenja obavještajnih agencija na rizik od gospodarske ovisnosti, špijunaže i sabotaze uzrokovane gospodarskom prisutnošću i operativnom uključenosti subjekata iz trećih zemalja u našoj kritičnoj infrastrukturi i strateškim sektorima, na primjer u lučkom sektoru<sup>13</sup>, među ostalim aktivnosti stranih plovila;
2. poziva Komisiju da predstavi strateški okvir politika EU-a kako bi se smanjio i ograničio utjecaj i financijski i operativni nadzor koji se provodi nad lukama EU-a, njihovim procesima i operacijama u zaleđu od strane trećih zemalja, među ostalim sudjelovanje i nadzor u upravljanju lučkim upravama, u duhu postizanja ravnoteže između održavanja otvorenog ulagačkog okruženja i ublažavanja rizika; poziva Komisiju i države članice da također prate uključenost trećih zemalja u luke susjednih zemalja obuhvaćene europskom politikom susjedstva i politikom proširenja;
3. poziva Komisiju da u suradnji s državama članicama predloži okvir za neprekidno praćenje utjecaja trećih zemalja u lukama EU-a, posebno lukama TEN-T mreže, upravljanju terminalima EU-a i svjetskom kontejnerskom prijevozu te za izvješćivanje o tome i da procijeni moguće veze između djelovanja određene treće zemlje u tim sektorima;
4. naglašava da ograničavanje stranih ulaganja u pojedinačnu luku u državi članici, posebno poduzeća koja su u državnom vlasništvu i pod kontrolom ili utjecajem države, može negativno utjecati na konkurentski položaj te luke u usporedbi sa susjednim lukama koje nemaju ta ograničenja, što naglašava potrebu za izradom zajedničke europske strategije; smatra da asimetrično širenje stranih ulaganja među zemljama EU-a može ugroziti jedinstvo, kapacitete za upravljanje krizama i otpornost EU-a; traži od Komisije da analizira mogući učinak na zapošljavanje i trgovinu na lokalnoj razini i razini EU-a koji bi mogao imati ograničavanje ulaganja trećih zemalja u europske luke;
5. potiče nacionalne lučke uprave, države članice i Komisiju da razviju odgovarajući format za stratešku suradnju među europskim lukama kako bi se smanjio rizik od toga da ih vanjski akteri okrenu jedne protiv drugih;
6. naglašava da, unatoč tome što na razini EU-a postoje zaštitni mehanizmi, kao što su provjera izravnih stranih ulaganja i pravila tržišnog natjecanja, ti instrumenti nisu dovoljni za rješavanje pitanja sve veće gospodarske snage vanjskih sila putem pojedinačnih poduzeća, među ostalim poduzeća koja su u državnom vlasništvu i pod kontrolom ili utjecajem države, i uvelike ovise o provedbi u pojedinačnim državama članicama;

---

<sup>13</sup> [AIVD, MIVD i NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke actoren 2, studeni 2022.](#)

7. naglašava važnost povećanja suradnje EU-a u provjeri i blokiranju ulaznih ulaganja u kritičnu infrastrukturu, pri čemu se ne može isključiti snažan negativni učinak na druge države članice ili na EU u cjelini i da bi ta suradnja trebala uključivati razmjenu informacija o prijetnjama i prilikama;
8. snažno potiče Komisiju da ojača ulogu zaštitnih mjera za luke ambicioznom revizijom Uredbe o izravnim stranim ulaganjima<sup>14</sup>, među ostalim uvođenjem obveznog sustava za provjeru izravnih stranih ulaganja u svim državama članicama, osiguravanjem da su postupci provjere jasni i objektivni te da su definicije, područje primjene i postupovni aspekti dosljedni u svim državama članicama kako bi se osigurali jednaki uvjeti na razini EU-a;
9. naglašava i ključnu važnost mehanizma iz članka [47.] revidirane Uredbe o mreži TEN-T [xxx/2024], kojim se državama članicama nalaže da provjeravaju ulaganja trećih zemalja u infrastrukturu mreže TEN-T s obzirom na njihove potencijalne rizike za sigurnost, javni poredak ili stratešku autonomiju EU-a, što se mora smatrati dopunom odredbama Uredbe o izravnim stranim ulaganjima jer se taj mehanizam primjenjuje i na ulaganja u infrastrukturu (npr. stjecanje udjela u terminalu) i na infrastrukturne radove koje u EU-u obavlja poduzeće iz treće zemlje (npr. u javnoj nabavi za izgradnju terminala u europskoj luci) i jer se njime predviđa i mogućnost da druge potencijalno pogođene države članice dostave primjedbe državi članici koja provodi provjeru, a njezina učinkovita primjena za dotičnu lučku infrastrukturu trebala bi biti temelj europske strategije za luke;
10. naglašava važnost praćenja provedbe Uredbe (EU) 2022/2560 o stranim subvencijama kojima se narušava unutarnje tržište; poziva Komisiju da pomno prati tržište lučkog sektora i, prema potrebi, intervenira po službenoj dužnosti kako je predviđeno člankom 9. ove Uredbe;
11. poziva Komisiju da istraži i procijeni učinak vertikalne integracije u pomorskoj logistici te učinak Uredbe o skupnom izuzeću konzorcija, koja ističe 2024., i stvaranja saveza kontejnerskog prijevoza na utjecaj trećih zemalja u lukama EU-a; poziva Komisiju da po potrebi intervenira kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje, pravedna ravnoteža moći i jednaki uvjeti za sve aktere u lučkom ekosustavu;
12. posebno ističe da ukupna prisutnost poduzeća pod kontrolom i/ili utjecajem kineske države u lukama osnovne mreže i čvorištima transeuropske prometne mreže ima važne posljedice za otpornost i sigurnost pojedinačnih čvorišta i mreže u cjelini; podsjeća da prisutnost ulagača iz trećih zemalja u lukama može državama članicama otežati njihovu ulogu dvojne namjene;
13. poziva Komisiju i države članice da hitno provedu procjenu rizika sudjelovanja Kine u pomorskoj infrastrukturi koja uključuje njezin utjecaj na rad i okoliš, ovisnosti i procjenu uskih grla u prijevozu robe iz Kine u EU i pretovar te da bi tom procjenom trebalo obuhvatiti i druge treće zemlje;
14. podsjeća da je za pomorski i lučki europski sektor karakteristično mnoštvo različitih struktura upravljanja te različiti načini za omogućavanje ulaganja, od sustava izdavanja

---

<sup>14</sup> [Uredba \(EU\) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji, SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.](#)



dozvola i koncesija, preko dodjele vlasništva nad lučkom infrastrukturom, do potpunih operativnih ovlasti nad lučkim upravama; u tom pogledu ističe važnost mjera upravljačkih tijela luka za ublažavanje rizika kako bi se zaštitio nadzor postavljanjem višestrukih uvjeta (operativnih, socijalnih, ekoloških itd.) za upravljanje terminalom; ističe, međutim, ograničenja pristupa koji se temelji isključivo na koncesijama za luke i/ili ugovorima o zakupu;

15. predlaže da sve države članice uvedu zakone i razviju planove za nepredvidive situacije u slučaju velikih sukoba ili drugih izvanrednih stanja ili za slučajeve očite zlouporabe ili dvojne namjene kritične infrastrukture s negativnim posljedicama za sigurnost ili javni poredak, kako bi mogle ponovno preuzeti kontrolu nad lukama, terminalima i drugom pomorskom infrastrukturom, uključujući ukidanje prava na koncesiju i/ili obustavu prava na posjedovanje u slučaju vlasništva i sudjelovanja;
16. traži znatna javna i privatna ulaganja u luke koje se nalaze u prekomorskim područjima i najudaljenijim regijama kako bi ih se pretvorilo u strateške klastere za multimodalni prijevoz, proizvodnju, skladištenje i distribuciju energije te obranu; poziva Komisiju da u svoj prijedlog uvrsti odredbe kojima se ograničava utjecaj i operativna kontrola trećih zemalja u tim lukama;

### ***Sigurnost***

17. poziva Komisiju i države članice da se posebno pozabave potrebom za sprečavanjem i smanjenjem rizika od špijunaže i sabotaze u lukama koje imaju dvojnu namjenu i vojnu funkciju, kao što su luke kojima se koristi NATO, među ostalim putem stranih plovila;
18. poziva Komisiju i države članice da se pozabave pitanjem upotrebe pouzdane tehnologije u pomorskoj logistici i funkcioniranju kontejnerskih terminala; izražava zabrinutost zbog sve veće ovisnosti o proizvođačima iz trećih zemalja za (graničnu) sigurnosnu opremu u lukama, kao i za kontejnerske dizalice koje mogu prikupljati podatke o podrijetlu i odredištu kontejnera; potiče ulaganja u istraživanje i razvoj u tim područjima kako bi poduzeća iz EU-a mogla preuzeti vodeću ulogu u proizvodnji i prodaji tih tehnologija;
19. smatra da složene i izrazito digitalne logističke operacije čine cijele logističke lance osjetljivijima na prekide; stoga traži da se ograniči i prati pristup stranih subjekata koji su u državnom vlasništvu i pod kontrolom ili utjecajem države lučkim operacijama i informacijama;
20. poziva Komisiju da posebnu pozornost obrati na prijetnju koju strana ulaganja mogu predstavljati za intelektualno vlasništvo, posebno prisilnim prijenosom tehnologije;
21. naglašava da je visoka razina kibernetičke sigurnosti i kibernetičke otpornosti svih aktera u našim lukama ključna za sprečavanje špijunaže i ozbiljnih poremećaja u lučkim sustavima i operacijama jer se rizik od kibernetičkih prijetnji znatno povećao posljednjih godina; traži od Komisije da provede daljnja istraživanja i prikupi podatke o pokrivenosti i rizicima uključivanja poduzeća iz trećih zemalja u kibernetičku sigurnost i sigurnost podataka u kritičnoj infrastrukturi te da podrži razvoj sveobuhvatnih planova za nepredvidive situacije za luke uz tehničku i operativnu potporu Europske agencije za pomorsku sigurnost; smatra da je rizik da se zbog nedostatka kibernetičke sigurnosti

negativni učinci preliju iz jedne luke u drugu visok i da bi stoga sve države članice trebale zadržati visoke standarde te da treba preporučiti razmjenu najboljih praksi i iskustava;

22. ističe sve veću važnost zaštite kritične infrastrukture na moru i pod vodom (uključujući energetske cjevovode, komunikacijske mreže i objekte za proizvodnju energije iz obnovljivih izvora na moru) za sigurnost i zaštitu voda i operacija EU-a u njima;
23. naglašava da, iako razmjena podataka u logistici doprinosi učinkovitosti, prilagodljivosti i otpornosti lanaca opskrbe, upotreba platformi koje su u državnom vlasništvu trećih zemalja i pod njihovom kontrolom ili utjecajem u lukama predstavlja gospodarske i strateške rizike za EU te bi je trebalo spriječiti;
24. žali zbog činjenice da kriminalne organizacije zloupotrebljavaju luke u EU-u kao ključne točke za ulazak nedopuštenih droga, što utječe na društvo u cjelini i ugrožava sigurnost luka, obližnjih gradova i njihovih stanovnika; poziva Komisiju da predstavi mjere za učinkovitu europsku suradnju u borbi protiv trgovine drogom, proizvodnje droga i subverzivnog kriminala; u tom pogledu pozdravlja plan Komisije od 18. listopada 2023. za borbu protiv trgovine drogom i organiziranog kriminala te naglašava potrebu za koordiniranim pristupom EU-a borbi protiv svih vrsta transnacionalnog organiziranog kriminala;
25. naglašava da su europske luke posebno izložene krijumčarenju nezakonitih proizvoda, primjerice oružja ili krivotvorenih predmeta, te carinskim prijevarama i prijevarama u pogledu PDV-a te da je potrebno pojačati borbu protiv tih aktivnosti; u tom pogledu ističe važnost suradnje između tijela za upravljanje lukama i tijela kaznenog progona, među ostalim u upotrebi digitalnih alata i podataka kako bi se osigurale sigurne i zaštićene lučke operacije; smatra da bi luke, ako postoji dostatna pravna opravdanost, trebale imati pristup svim alatima kojima mogu doprinijeti svojoj sigurnosti;
26. ističe da sigurnost luka ovisi o njihovoj otpornosti na klimatske i okolišne promjene; stoga poziva Komisiju da provede studiju za analizu klimatskih rizika za europske luke i povezanu prometnu infrastrukturu, utvrđujući pritom kategorije rizika, npr. podizanje razine mora, poplave, ekstremne vrućine, da analizira rizike po regijama i utvrdi mjere za rješavanje tih rizika, među ostalim troškove tih mjera i potrebna ulaganja; poziva države članice da provedu dugoročnu procjenu rizika svojih kritičnih lučkih infrastruktura za okoliš i da pravodobno poduzmu mjere prilagodbe;

### ***Uloga luka u energetskej tranziciji***

27. naglašava ključnu ulogu luka u energetskej tranziciji kako je navedeno u zelenom planu EU-a kao energetskej čvorišta za pretvorbu, kondicioniranje i skladištenje nositelja energije, za proizvodnju energije, uvoz kritičnih sirovina, kao čvorišta za hvatanje i skladištenje ugljika, servisnih stanica i čvorišta za proizvodnju za odobalne energetske objekte i čvorišta u prometnim sustavima kojima se podupire energetska tranzicija;
28. podsjeća da EU do 2030. namjerava uvesti 10 milijuna tona zelenog vodika te da je za ostvarenje tog cilja i za europsku lučku strategiju od ključne važnosti sveobuhvatna strategija za uvoz, koordinaciju i razvoj infrastrukture i da bi je trebalo brzo uspostaviti;

29. poziva Komisiju i države članice da se pozabave sve većom potrebom za ulaganjima u luke i terminale te njihovu infrastrukturu kako bi mogle odigrati svoju ulogu u energetske tranziciji; poziva Komisiju da analizira i razmotri potrebu za brzim izdavanjem dozvola za proširenje luka u okviru energetske tranzicije, primjerice uvođenjem energije vjetra na moru, kako luke ne bi postale usko grlo u energetske tranziciji; ističe potrebu za održivijim upravljanjem pomorskim prostorom i obalama kako bi se oslobodio potencijal energije iz obnovljivih izvora na moru; potiče korištenje lučkih područja za uvođenje fotonaponske energije i energije vjetra;
30. naglašava važnost povećanja sinergija između transeuropske prometne mreže i transeuropske energetske mreže;
31. traži od Komisije da u svoju strategiju kružnoga gospodarstva uvrsti luke te da pomogne državama članicama i lokalnim lučkim upravama pružanjem smjernica za provedbu projekata povezanih s kružnošću; poziva Komisiju da riješi sve veći problem izljeva nafte u lukama i pomorskim kanalima;
32. traži od Komisije da ostvari svoju ambiciju u pogledu modalnog prelaska, kako je predloženo u zelenom planu, te da se pozabavi preostalim izazovima u pogledu unutarnjih plovnih putova, a posebno željezničkog prijevoza tereta, kako bi se povećala njihova upotreba u lukama i njihova povezanost sa zaleđem;
33. ističe da energetska tranzicija u lukama, brodograditeljskoj industriji i pomorskom sektoru neće biti moguća bez kvalificirane radne snage i odgovarajućeg javnog i privatnog financiranja; apelira na Komisiju da osigura mogućnosti osposobljavanja, obrazovanja i cjeloživotnog učenja otporne na promjene u budućnosti te da promiče socijalni dijalog kako bi lučke radnike stavila u središte digitalne i zelene tranzicije te kako bi industrija postala privlačnija ženama; ponavlja važnu društvenu ulogu luka u osiguravanju mnogih izravnih i neizravnih radnih mjesta te naglašava potrebu za očuvanjem pravednih i sigurnih radnih uvjeta za sve lučke i pomorske radnike; ističe da su nedavne krize pokazale da su pomorci, članovi posade, ribari i lučki radnici ključni radnici na prvoj liniji i da je njihova dobrobit ključna kako bi se posao i dalje odvijao;

### ***Konkurentnost luka i poduzeća u EU-u***

34. naglašava da bi konkurentnost luka trebala biti jedan od glavnih prioriteta europske strategije za luke;
35. naglašava da su jačanje gospodarskog položaja luka EU-a i poboljšanje njihove konkurentnosti u svjetskom gospodarstvu ključni za ograničavanje stranog utjecaja i sigurnosnih rizika te za suverenost europskog lanca opskrbe; smatra da europsko zakonodavstvo ne bi smjelo ugroziti konkurentnost luka EU-a i dovesti do izmještanja emisija ugljika i premještanja poslovanja u luke izvan EU-a;
36. ističe rizike premještanja aktivnosti pretovara kontejnera u luke trećih zemalja kako bi se izbjegli zahtjevi Direktive EU-a o sustavu trgovanja emisijama<sup>15</sup> i Uredbe FuelEU

---

<sup>15</sup> [Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ, SL L 275, 25.10.2003., str. 32.](#)

Maritime<sup>16</sup>; traži strogu primjenu odredbi o praćenju pretovara iz ta dva zakonodavna akta kako bi se otkrilo i zabranilo takvo ponašanje, kao i procjenu jesu li te odredbe dovoljne za učinkovito odvratanje od izbjegavanja na štetu okoliša, rasta i radnih mjesta u Europi te jesu li potrebne dodatne mjere;

37. poziva Komisiju da analizira i odgovori na potrebe europskih luka za ulaganjima kako bi one ostale konkurentne u budućnosti i da radi na stabilnijoj ulagačkoj klimi, uključujući transparentnost i predvidljivost u procjenama ulaganja, i javnih i privatnih;
38. naglašava da bi, kako bi se održala konkurentnost luka EU-a i funkcioniranje moguće europske strategije za luke, trebalo izbjeći prekomjerno administrativno opterećenje koje bi moglo ugroziti funkcioniranje takve strategije;
39. naglašava da je dosljedna europska strategija za luke ključna za osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja; potiče pojačanu suradnju među europskim lukama i uklanjanje štetnih praksi kao što je narušavanje konkurencije preniskim cijenama;
40. smatra da je carinska unija koja dobro funkcionira ključna za konkurentnost, održivost i otpornost EU-a; smatra da će se reformiranom i ojačanom carinskom unijom sa zajedničkim carinskim zakonikom očuvati cjelovitost jedinstvenog tržišta, pomoći održati konkurentnost EU-a u dvostrukoj zelenoj i digitalnoj tranziciji te izbjeći nepošteno tržišno natjecanje među europskim lukama;
41. naglašava da razlike u politikama carinskih postupaka na točkama ulaska EU-a u carinsku uniju često narušavaju trgovinske tokove i ugrožavaju cjelovitost europskog jedinstvenog tržišta;
42. podsjeća na važnost uspostave usklađenih carinskih provjera u svim europskim lukama kako bi se izbjegla različita primjena sanitarnih standarda ili standarda dužne pažnje; inzistira na tome da Komisija osigura da se carinske kontrole diljem EU-a provode slijedeći iste standarde, korištenjem izravnog jedinstvenog mehanizma carinske kontrole, u suradnji s državama članicama i uz potpuno poštovanje načela supsidijarnosti;
43. podsjeća da luke nisu samostalna imovina jer su dio širokog vodnog ekosustava pomorske logistike, industrije i lanaca opskrbe vođenih potražnjom europskih uvoznika i izvoznika;
44. zabrinut je zbog toga što su broderska poduzeća iz EU-a suočena s restriktivnim zakonodavstvom o pomorskoj kabotaži u Kini, kojim im se u stvarnosti zabranjuje kabotaža između kineskih luka, a kabotaža je ključni element poslovnog modela kineskih broderskih poduzeća u određenim lukama EU-a i među njima; poziva Komisiju da istraži mogućnost uvođenja recipročnog zakona EU-a o pomorskoj kabotaži koji bi se mogao primjenjivati na određene otpremnike iz trećih zemalja, na primjer Kinu; podsjeća da nedostatak ulagačkog reciprociteta u lukama šteti interesima EU-a;

---

<sup>16</sup> [Uredba \(EU\) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ, SL L 234, 22.9.2023., str. 48.](#)

45. naglašava važnost inicijative EU-a naslovljene „Global Gateway” kao strateške svjetske alternative kineskoj inicijativi „Jedan pojas, jedan put”; naglašava potencijal projekata Global Gateway u pomorskoj industriji (npr. lučke infrastrukture, cestovne i željezničke veze u zaleđu, zelenog vodika) za stvaranje mreže luka koja olakšava trgovinu, ulaganja i uzajamno korisna partnerstva;
46. naglašava hitnu potrebu za poboljšanjem snage, kapaciteta i otpornosti veza europskih luka u zaleđu, posebno onih koje su dio mreže TEN-T, pri čemu bi se trebale uzeti u obzir potrebe za smanjenjem emisija i energetsom učinkovitošću te trebalo nastojati da se unutarnji prijevoz u što većoj mjeri preusmjeri na željeznički prijevoz i unutarnje plovne putove, uz istodobnu pripremu za učinke klimatskih promjena kao što su ekstremni vremenski uvjeti i niske razine vode unutarnjih plovnih putova;
47. predlaže da Komisija uspostavi tzv. atlas europskih luka u kojem će se, među ostalim, prikupljati dostupnost europskih komercijalnih luka u pogledu opskrbe električnom energijom s kopna i alternativnih goriva, infrastrukture u zaleđu (posebno željeznice) i plovnih putova, koji bi se mogao temeljiti na interaktivnim kartama TENtec-a i Europskom informativnom portalu za alternativna goriva, ali bi također trebao uključivati manje luke i dodatne informacije; smatra da bi takvo mapiranje moglo pomoći u stvaranju opće činjenične osnove za kontinuirani razvoj luka EU-a i povezanih industrija, kao što su prijevoz tereta i putnika, brodovi za kružna putovanja, ribolov, energija vjetra na moru, opskrba gorivom i proizvodnja goriva;
48. naglašava važnost pomorske proizvodnje, na primjer brodogradnje i njezina lanca opskrbe, u EU-u kao temelja za održavanje uspješnog vodnog sektora; poziva Komisiju da istraži i procijeni učinak ovisnosti Europe o stranoj pomorskoj proizvodnji, da hitno utvrdi ambicioznu europsku industrijsku pomorsku strategiju i poduzme odgovarajuće mjere za povećanje konkurentnosti i otpornosti europskih brodogradilišta i njihovih cijelih lanaca opskrbe;
49. poziva Komisiju da uvede poticajni digitalni okvir za poticanje programa za inovacije i daljnju digitalizaciju luka, kao što su programi tzv. pametnih luka, kako bi se poboljšala učinkovitost, produktivnost i održivost luka; posebno ističe potencijal digitalizacije za optimizaciju pristajanja u lukama (kako bi se skratilo vrijeme čekanja u obalnim vodama i lukama), dolazaka na vrijeme, naprednih navigacijskih sustava (za uštedu goriva i smanjenje emisija), sustava automatske identifikacije (za veću sigurnost na moru i bolju provedbu odredbi o okolišu), kao i za bespilotne letjelice i rješenja umjetne inteligencije koja vode do boljih odluka o lučkoj infrastrukturi;
50. naglašava da će se lukama morati dodijeliti odgovarajuća financijska sredstva i instrumenti financiranja kako bi ostale konkurentne, imale poticajnu ulogu u zelenoj tranziciji i kako bi ograničile rizike od stranog utjecaja; traži da se povećaju financijska sredstva namijenjena lukama u okviru Instrumenta za povezivanje Europe; naglašava važnost privatnih ulaganja u luke i činjenicu da poduzeća osiguravaju radna mjesta i inovacije u lukama i oko njih;

## ***Zaključak***

51. traži da se održi europski sastanak na vrhu o lukama kako bi se dodatno razradila navedena pitanja i istražile mogućnosti jačanja suradnje među europskim lukama u tu svrhu;
52. poziva Komisiju da do kraja 2024. predstavi sveobuhvatnu europsku strategiju za luke kako bi se navedena pitanja riješila;
  - 
  - 
  -
53. nalaže svojoj predsjednici da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.

## OBRAZLOŽENJE

S obzirom na stratešku važnost luka za europski prometni sektor i europsko gospodarstvo u cjelini, izvjestitelj poziva Europsku komisiju da prioritarno predloži sveobuhvatnu europsku strategiju za luke kojom bi se osigurala buduća konkurentnost i otpornost europskih luka te spriječila bilo kakva ovisnost o stranim izvorima u tom sektoru.

Nakon što se Europa suočila s grubom stvarnošću svoje jednostrane energetske ovisnosti o Rusiji, Unija se suočava s pojavom novih ovisnosti o stranim izvorima, ovaj put u prometnom sektoru. Tijekom posljednjih dvadeset godina strani državni akteri iz autokratskih režima poput Kine znatno ulažu u luke.

Strani utjecaj na europsku kritičnu infrastrukturu predstavlja problem jer može ugroziti sigurnost, gospodarsku neovisnost i otpornost pojedinačnih država članica i Unije u cjelini. Dopuštanjem takvog stranog utjecaja EU je sve ranjiviji u gospodarskom pogledu i izloženiji nezakonitom pritisku autokratskih trećih zemalja. Nadalje, kada strani akteri steknu uvid u potpuni protok robe koja ulazi u EU i izlazi iz njega, povećava se rizik od špijunaže, na što su nacionalne obavještajne službe već upozoravale.

Nijedna luka ili država članica ne može lako odbiti ta ulaganja jer moraju uzeti u obzir rizik da će se to ulaganje jednostavno preusmjeriti na obližnjeg konkurenta ili u susjednu državu članicu. To znači da je zajednički europski pristup ključan, posebno zato što ranjivost jedne države članice znači ranjivost Europske unije u cijelosti.

Izvjestitelj istodobno ističe da je, osim rješavanja sigurnosnih rizika povećanom europskom suradnjom, donošenjem propisa i njihovom provedbom na svim razinama, ključno da EU ojača vlastiti gospodarski položaj luka EU-a i poboljša njihovu konkurentnost na svjetskoj razini. Luke imaju ključnu ulogu u energetske tranziciji i mogu imati koristi od ulaganja, inovacija, digitalizacije i jednakih uvjeta na svjetskoj razini.

Kako bi se preokrenuo trend, ključno je da države članice i luke prioritarno usvoje zajednički i strog strateški pristup razvoju naše kritične infrastrukture. Stoga, uz reviziju Uredbe o transeuropskoj prometnoj mreži i predstojeću reviziju Uredbe o izravnim stranim ulaganjima, pozivamo Komisiju da predloži sveobuhvatnu europsku strategiju za luke kojom bi se osigurala konkurentnost europskih luka uz istodobno osiguravanje njihove ekonomske neovisnosti od aktera iz trećih zemalja. Tom se strategijom moraju utvrditi ograničenja za strana ulaganja kako bi se spriječila prisutnost trećih zemalja koja bi mogla ugroziti sigurnost ili javni red u našoj Uniji. Njome se također mora stvoriti pravi okvir za ulaganja europskih javnih i privatnih ulagača u kritičnu lučku infrastrukturu i jačanje otpornosti pristupnih točaka našem gospodarstvu.

EU-a treba imati gospodarsku otvorenost prema ostatku svijeta putem svojih luka kako bi se očuvali blagostanje i radna mjesta u Uniji. Međutim, suradnjom na razini EU-a mora se osigurati da se ta otvorenost ne zloupotrebljava i da se ne pretvori u slabost. Zbog toga izvjestitelj predlaže europsku strategiju za luke. O tome će ovisiti naša buduća gospodarska snaga i strateška neovisnost.

## PRILOG: SUBJEKTI ILI OSOBE OD KOJIH JE IZVJESTITELJ PRIMIO INFORMACIJE

U skladu s člankom 8. Priloga I. Poslovniku izvjestitelj izjavljuje da je tijekom pripreme izvješća, prije njegova usvajanja u odboru, primio informacije od sljedećih subjekata ili osoba:

<b>Subjekt i/ili osoba</b>
Institut Mercator za kineske studije (MERICS)
Bečki institut za međunarodne ekonomske studije (wiiw)
Europska udruga morskih luka (ESPO)
Savez europskih privatnih luka i terminala (FEPORT)
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
Lučka uprava Hamburga (HPA)
Europsko udruženje brodograđevnih udruženja i proizvođača brodske opreme (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
Misija Ujedinjene Kraljevine pri Europskoj uniji

Navedeni popis sastavljen je pod isključivom odgovornošću izvjestitelja.



28.11.2023

## MIŠLJENJE ODBORA ZA MEĐUNARODNU TRGOVINU

upućeno Odboru za promet i turizam

Izrada sveobuhvatne europske strategije za luke  
(2023/2059(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Iuliu Winkler

### PRIJEDLOZI

Odbor za međunarodnu trgovinu poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- A. budući da su europske luke ključne prometne točke za trgovinu EU-a i svjetsku trgovinu te da 74 % robe ulazi u EU ili izlazi iz njega morskim putem; budući da luke, uz svoju stratešku funkciju, imaju sve važniju ulogu uporišta društvenog i gospodarskog rasta europskih regija, kao i u opskrbi, proizvodnji, dostavljanju i skladištenju energije te ekologizaciji prometa i industrije;
- B. budući da luke nisu samo krajnja odredišta trgovinskih tokova, već su, uz željezničke, cestovne i zračne prometne veze, također čvorišta međunarodnih mreža vrijednosti i lanaca opskrbe te regionalnih trgovinskih tokova i zaslužuju jednaku pozornost u pogledu sigurnosti, otpornosti i konkurentnosti;
  - 1. naglašava ulogu europskih luka kao ključne infrastrukture u nastojanjima EU-a da poveća otpornost lanca opskrbe, posebno u ključnim područjima povezanim sa zelenom i digitalnom transformacijom te u jačanju energetske sigurnosti; naglašava da su tijekom pandemije luke imale ključnu ulogu u osiguravanju kontinuiteta lanaca opskrbe u izvanrednim situacijama;
  - 2. ističe da u novom geopolitičkom kontekstu, nakon ruske ratne agresije na Ukrajinu, luke imaju ključnu ulogu u održavanju funkcioniranja trgovinskih putova i lanaca opskrbe te u uspostavi novih alternativnih ruta, uključujući humanitarne koridore i koridore solidarnosti, uz istodobno jačanje otpornosti putem diversifikacije; nadalje ističe da su europske luke ključne za zaštitu opskrbe energijom i smanjenje energetske ovisnosti o Rusiji te da će i dalje biti ključne za obnovu kapaciteta Europe u kratkoročnom razdoblju poticanjem razvoja alternativnih pravaca za opskrbu plinom i povećanjem skladištenja plina; istodobno naglašava da će luke imati važnu ulogu u ozelenjivanju prometa, industrije i energije;
  - 3. potvrđuje da se države članice koje graniče s Rusijom suočavaju s novim vrstama logističkih izazova te da bi, s obzirom na to da su luke koje dobro funkcioniraju ključne

za prevladavanje tih izazova, EU trebao posvetiti posebnu pozornost lukama u tim državama članicama;

4. ističe da luke, osim što su ključni pokretač rasta, mogu biti i izvor strateške ranjivosti kojem je potrebno posvetiti prioritet na razini EU-a;
5. napominje da europske luke utječu na regionalno gospodarstvo i društvo te da su izložene visokom sigurnosnom riziku te naglašava da bi europske luke trebale biti posebno zaštićene kao ključni objekti za države članice;
6. smatra da je razvoj europskih luka nužan kako bi se podržao cilj EU-a da radi na međunarodnoj trgovini utemeljenoj na pravilima koja doprinosi rastu i bogatstvu na globalnoj razini;
7. ističe da je otvorena, pravedna, održiva i odlučna trgovinska politika EU-a, zajedno s ambicioznim i uravnoteženim trgovinskim sporazumima, ključna za konkurentnost i otpornost europskih luka te za rast, radna mjesta i socijalno blagostanje Europe; naglašava da dugoročna konkurentnost Europe ovisi o jednakim uvjetima na globalnoj razini koji su utemeljeni na pravilima;
8. uviđa da su europski kapaciteti pomorske proizvodnje ključni za stratešku autonomiju, inovacije i održivi rast u pomorstvu EU-a, kao i za ambicije EU-a da predvodi dvostruku zelenu i digitalnu tranziciju; smatra da su Uredba o stranim subvencijama i autonomni alati EU-a ključni za očuvanje i poticanje europske pomorske industrijske baze;
9. podsjeća da EU treba postići ravnotežu između privlačenja stranih ulaganja i obrane svoje kritične infrastrukture, uključujući integritet svojih luka;
10. napominje da su djelovanje i daljnji razvoj europskih luka složeno pitanje koje zahtijeva odgovarajući pristup u nizu funkcionalnih dimenzija, ne samo u pogledu infrastrukture ili superstrukture, već prije svega u pogledu trgovinskih odnosa, sigurnosti i IT sustava;
11. naglašava da je dosljedna europska strategija za luke ključna za osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja; potiče pojačanu suradnju među europskim lukama i uklanjanje štetnih praksi kao što je narušavanje konkurencije preniskim cijenama;
12. izražava zabrinutost zbog mogućeg nepoštenog tržišnog natjecanja iz luka izvan EU-a jer su te luke izuzete od primjene sustava trgovanja emisijama u europskom pomorskom prometu;
13. napominje da provedba nedavnog zakonodavstva EU-a ili zakonodavstva koje je u tijeku, među ostalim u području trgovine, zahtijeva učinkovitu provedbu od strane EU-a i njegovih država članica, kao i održiva ulaganja i osposobljavanje lučkih operatora i tijela vlasti, među ostalim u pogledu obveza koje proizlaze iz paketa „Spremni za 55 %”, ili omogućavanje lukama EU-a da igraju ulogu u zelenoj tranziciji, čime bi se zadovoljila potražnja u ključnim područjima kao što je uvoz vodika; podsjeća na važnost jednakih uvjeta na globalnoj razini u tom ključnom području;
14. naglašava da je potrebno osigurati dostatna sredstva za tijela nadležna za graničnu i carinsku kontrolu kako bi mogla bolje provoditi zakonodavstvo EU-a;

15. podsjeća da EU do 2030. namjerava uvesti 10 milijuna tona zelenog vodika te da je za ostvarenje tog cilja i za europsku lučku strategiju od ključne važnosti sveobuhvatna strategija za uvoz, koordinaciju i razvoj infrastrukture i da bi je trebalo brzo uspostaviti; napominje da se zahvaljujući europskom zelenom planu i ažuriranim energetske strategijama europske luke razvijaju u ključna energetska čvorišta te da se ta nova uloga mora prepoznati i na odgovarajući način naglasiti u budućim strategijama financiranja i razvoju infrastrukture;
16. nadalje ističe potrebu da se programima EU-a podupiru luke kao čvorišta u skladu s Instrumentom za povezivanje Europe, čime se unapređuje digitalna i zelena tranzicija u područjima kao što su elektrifikacija, ulaganja u 5/6G i vodik;
17. ističe da u određenim slučajevima vanjska trgovina i ulaganja mogu prouzročiti sigurnosne slabosti, osobito u pogledu stranog vlasništva nad kritičnom infrastrukturom EU-a, uključujući europskim lukama; u tom pogledu primjećuje posebnu prirodu nekih luka koje ne samo da pružaju logističku infrastrukturu nego i doprinose europskom obrambenom sustavu; poziva na povećani oprez i veću koordinaciju na razini EU-a, među ostalim u pogledu olakšavanja razmjene informacija i relevantnih sigurnosnih smjernica za nacionalne i privatne subjekte; potiče nacionalna tijela država članica EU-a da veliku prednost daju zaštiti kritične infrastrukture;
18. smatra da bi trebalo temeljito nadzirati strana ulaganja u ključnu i kritičnu infrastrukturu koja bi mogla omogućiti učinkovito sudjelovanje ili kontrolu (izravno ili neizravno) u upravljanju lukama; ističe da bi trebalo izbjegavati strana ulaganja poduzeća koja podupiru državu te državne subvencije u svim oblicima kojima se omogućuje učinkovito sudjelovanje ili izravna ili neizravna kontrola nad upravljanjem lukom; smatra da je, kako bi se ojačala otpornost Europe, potrebno osigurati ravnopravno tržišno natjecanje te da se ne može dopustiti narušavanje jednakih uvjeta i konkurentnosti Europe stranim subvencijama u europskim lukama;
19. ističe da su kineska poduzeća u državnom vlasništvu pokušala steći većinski ili kontrolni udio u nizu europskih luka te da se trenutačno procjenjuje da imaju potpunu ili djelomičnu kontrolu nad 14 luka u Europskoj uniji i 10 % europskih aktivnosti pomorskog prometa; upozorava da se to ne provodi samo iz jednostavnih gospodarskih interesa, već da su ta ulaganja također dio takozvanog „međunarodnog upravljanja oceanima” kineske vlade, što se prenosi u politike kao što je inicijativa „Jedan pojas, jedan put”, strategija čiji je cilj stjecanje utjecaja na ključnu europsku pomorsku infrastrukturu koja predstavlja posebno pitanje gospodarske sigurnosti od velike važnosti u trenutačnom kontekstu geopolitičkog natjecanja; uvjeren je da bilateralni trgovinski i ulagački odnosi EU-a i Kine imaju stratešku važnost, da se suočavaju sa strateškim izazovima i da bi se trebali temeljiti na pravilima, pri čemu bi okosnicu činili multilateralni trgovinski sustav i načelo recipročnosti te se zadržao jasan europski nadzor nad kritičnom infrastrukturom; u tom kontekstu naglašava očekivanje da će Kina podržati ambicioznu reformu WTO-a; ustraje na većoj uzajamnosti i zalaže se za snažno djelovanje EU-a protiv nepoštenih kineskih propisa i praksi;
20. potiče nacionalne lučke uprave, države članice i Europsku komisiju da razviju odgovarajući format za stratešku suradnju među europskim lukama kako bi se smanjio rizik od toga da ih treći akteri okrenu jedne protiv drugih;

21. skreće pozornost na zabranu kabotaže za europska plovila između kineskih luka i luka SAD-a te poziva na veću uzajamnost i uspostavu mehanizma za preispitivanje reciprociteta na razini EU-a kojim bi se EU-u omogućilo da odredi razinu otvorenosti stranih tržišta europskim otpremnicima;
22. ponavlja da neovisnost, konkurentnost i sigurnost europskih luka, zajedno s drugom ključnom trgovinskom infrastrukturom, mora biti sastavni dio europske strategije gospodarske sigurnosti<sup>1</sup>, u skladu s paradigmatom smanjenja rizika EU-a;
23. naglašava da europska strategija za luke mora sadržavati mjere za sprečavanje da oligopol brodara u linijskom pomorskom prometu dominira logistikom na kopnu i na moru te da je radi poštenog tržišnog natjecanja i jednakih uvjeta potrebno odmah prekinuti postojeći povlašteni porezni tretman za brodare u linijskom pomorskom prometu; napominje da je taj povlašteni tretman tim poduzećima dao tržišnu snagu, što im omogućuje da se prošire u druge segmente logističkog sektora te da ta razlika u propisima o tržišnom natjecanju i poreznim propisima omogućuje dominantnim subjektima u kontejnerskom prijevozu da vrše neprimjeren utjecaj na logistiku u luci i zaleđu;
24. ističe stratešku važnost i gospodarski potencijal Arktika, a time i potrebu EU-a da poboljša svoje razumijevanje arktičke pomorske industrije i privuče nova ulaganja u to područje;
25. poziva na uskraćivanje pristupa svim lukama EU-a za brodove čija se posljednja ili sljedeća luka pristajanja nalazi u Ruskoj Federaciji, osim u slučaju nužnih i opravdanih humanitarnih razloga;
26. podsjeća da se Uredbom o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja<sup>2</sup> u Uniji rješavaju rizici za sigurnost i javni poredak koji proizlaze iz ulaganja iz trećih zemalja, uključujući one koji se odnose na europske luke;
27. sa zanimanjem iščekuje predstojeću reviziju Uredbe o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji; potiče Komisiju da predstavi ambiciozan zakonodavni prijedlog kojim se na odgovarajući način rješavaju svi nedostaci koji su se pojavili tijekom provedbe Uredbe o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji, uključujući u pogledu kritične europske infrastrukture; poziva na jačanje instrumenta s većom dosljednošću u pogledu definicija, područja primjene i postupovnih aspekata nacionalnih mehanizama za provjeru; potiče države članice koje još nisu uspostavile nacionalne mehanizme za provjeru da to učine bez odgode; smatra da bi se procjene na temelju te uredbe trebale provoditi u razumnom roku i poštovati povjerljivost tijekom postupka provjere kako bi se zajamčila pravna sigurnost za potencijalne ulagače i dionike te zaštitila privlačnost Europe za nova ulaganja;
28. naglašava važnu ulogu koju bi inicijativa Global Gateway mogla imati u jačanju mreže europskih luka s trećim zemljama, olakšavanju trgovine i širenju mogućnosti ulaganja, čime se stvaraju uzajamno korisna partnerstva i promiču održivi lanci vrijednosti;

---

<sup>1</sup> [Zajednička komunikacija Europske komisije i Visokog predstavnika od 20. lipnja 2023. o Europskoj strategiji gospodarske sigurnosti \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

<sup>2</sup> [Uredba \(EU\) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji \(SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.\).](#)

podsjeca na ulogu gospodarske diplomacije, uključujući njezinu parlamentarnu dimenziju, u promicanju takvih europskih vodećih inicijativa i jačanju međunarodnih partnerstava za otpornu, održivu i diversificiranu trgovinu;

29. u tom kontekstu naglašava da ta strategija također mora doprinijeti jačanju partnerskih zemalja, a posebno njihove neovisnosti u pogledu kritične strateške infrastrukture kako bi se spriječilo da budu pod kontrolom stranih ulagača s dvosmislenim ciljevima;
30. ponovno naglašava važnost osiguravanja konkurentnosti europskih luka, uključujući povezane tehnološke inovacije i vještine za trgovinsku politiku EU-a; tvrdi da sveobuhvatna europska strategija za luke mora osigurati usklađenost, stabilnost i predvidljivost za strateško područje rasta, potičući potencijal za razvoj europskih operatera, brodogradilišta i pomoraca; uvjeren je da bi takva strategija bila u skladu s Komunikacijom Komisije o gospodarskoj sigurnosti, čime bi se povećala otpornost lanaca opskrbe povećanjem unutarnje snage, uz dimenzije ponude i potražnje lanaca vrijednosti za takvu kritičnu infrastrukturu;
31. naglašava važnost zdravog, konkurentnog i diversificiranog pomorskog i logističkog okruženja za luke; međutim, ističe sve veću tržišnu snagu malog broja dionika, posebno broдача, što bi moglo utjecati na jednake uvjete i pravednu ravnotežu moći među različitim akterima u lučkom ekosustavu; stoga naglašava važnost učinkovitog i pravodobnog dijaloga između luka i drugih logističkih dionika kako bi se osiguralo dobro funkcioniranje lanaca opskrbe i izbjegao nastanak neupotrebljive imovine;
32. naglašava da je čak i danas važno smatrati ukrajinske luke i terminale sastavnim dijelom europskog lučkog i trgovinskog sustava; pozdravlja potporu koju su europski operateri tih luka pružili lokalnom osoblju od početka rata; uviđa ozbiljne financijske izazove s kojima se ti subjekti trenutačno suočavaju zbog ruske nezakonite ratne agresije na Ukrajinu; smatra da te luke i terminali mogu i trebaju imati ključnu ulogu u obnovi zemlje;
33. u tom kontekstu naglašava važnost jačanja uloge europskih luka u olakšavanju provoza žitarica porijeklom iz Ukrajine kako bi se rasteretili kopneni putovi, čime se doprinosi prijevozu ukrajinskih žitarica u treće zemlje kojima su potrebne;
34. ističe važnost očuvanja konkurentnosti europskih luka i osiguravanja pouzdane procjene zakonodavnih mjera koje mogu dovesti do odljeva poslovanja i gubitka konkurentnosti u korist luka izvan EU-a; smatra da je potrebno dodatno ojačati europske luke, među ostalim na razini EU-a, kako bi im se omogućilo da imaju ključnu i kritičnu ulogu pristupnih točaka trgovini i partnerima u energetskej tranziciji;
35. ističe važan paket autonomnih zakonodavnih instrumenata koji su na raspolaganju EU-u i njegovim državama članicama kako bi se osigurao integritet europskih luka;
36. smatra da je carinska unija koja dobro funkcionira ključna za konkurentnost, održivost i otpornost EU-a; smatra da će se reformiranom i ojačanom carinskom unijom sa zajedničkim carinskim zakonikom očuvati cjelovitost jedinstvenog tržišta, pomoći održati konkurentnost EU-a u dvostrukoj zelenoj i digitalnoj tranziciji te izbjeći nepošteno tržišno natjecanje među europskim lukama;

37. naglašava da razlike u politikama carinskih postupaka na točkama ulaska EU-a u carinsku uniju često narušavaju trgovinske tokove i ugrožavaju cjelovitost europskog jedinstvenog tržišta;
38. podsjeća na važnost uspostave usklađenih carinskih provjera u svim europskim lukama kako bi se izbjegla različita primjena sanitarnih standarda ili standarda dužne pažnje; inzistira na tome da Komisija osigura da se carinske kontrole provode u skladu s istim standardima u cijelom EU-u korištenjem izravnog jedinstvenog mehanizma carinske kontrole, u suradnji s državama članicama i uz potpuno poštovanje načela supsidijarnosti;

**PRILOG: SUBJEKTI ILI OSOBE OD KOJIH JE IZVJESTITELJ ZA MIŠLJENJE  
PRIMIO INFORMACIJE**

U skladu s člankom 8. Priloga I. Poslovniku izvjestitelj izjavljuje da je tijekom pripreme mišljenja, prije njegova usvajanja u odboru, primio informacije od sljedećih subjekata ili osoba:

<b>Subjekt i/ili osoba</b>
Europska udruga morskih luka (ESPO)
Savez europskih privatnih lučkih operatora (FEPORT)

Navedeni popis sastavljen je pod isključivom odgovornošću izvjestitelja.

## INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Datum usvajanja</b>	28.11.2023
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+ : 34 - : 0 0 : 0
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	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
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz



**POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE  
U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

<b>34</b>	<b>+</b>
ECR	Bourgeois Geert, Hoogeveen 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

<b>0</b>	<b>-</b>
----------	----------

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

## INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU

<b>Datum usvajanja</b>	7.12.2023
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+ : 39 - : 0 0 : 0
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop 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
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 209. st. 7.</b>	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

**POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE  
U NADLEŽNOM ODBORU**

<b>39</b>	<b>+</b>
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

<b>0</b>	<b>-</b>
----------	----------

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani