



---

*Dokument na rokovanie*

---

**A9-0443/2023**

15.12.2023

# **SPRÁVA**

o vypracovaní komplexnej európskej stratégie pre prístavy  
(2023/2059(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Tom Berendsen

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU .....	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	15
PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ POSKYTLI PODNETY SPRAVODAJCOVI.....	16
STANOVISKO VÝBORU PRE MEDZINÁRODNÝ OBCHOD .....	17
INFORMÁCIE O PRIJATÍ .....	26
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE V GESTORSKOM VÝBORE .....	27

## NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

### o vypracovaní komplexnej európskej stratégie pre prístavy (2023/2059(INI))

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, najmä na jej hlavu XVIII,
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 1. júna 2023 s názvom *Námorná bezpečnosť: v centre čistej a modernej lodnej dopravy* (COM(2023)0268),
- so zreteľom na spoločné oznámenie Komisie a vysokého predstaviteľa Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku z 10. marca 2023 o aktualizácii stratégie námornej bezpečnosti EÚ a jej akčného plánu s názvom *Posilnená stratégia námornej bezpečnosti EÚ pre vyvíjajúce sa námorné hrozby* (JOIN(2023)0008),
- so zreteľom na akčný plán stratégie námornej bezpečnosti, ktorý prijala Európska rada 24. júna 2014,
- so zreteľom na závery Rady o revízii akčného plánu stratégie námornej bezpečnosti EÚ, ktoré prijala Európska rada 26. júna 2018,
- so zreteľom na spoločné oznámenie Komisie a vysokého predstaviteľa Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku z 1. decembra 2021 s názvom *Global Gateway* (JOIN(2021)0030),
- so zreteľom na spoločné oznámenie Komisie a vysokej predstaviteľky Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku z 12. marca 2019 s názvom *EÚ – Čína: strategická vízia* (JOIN(2019)0005),
- so zreteľom na spoločné oznámenie Európskemu parlamentu, Európskej rade a Rade o Európskej stratégii hospodárskej bezpečnosti z 20. júna 2023 (JOIN(2023)0020),
- so zreteľom na balík Komisie *Fit for 55* zo 14. júla 2021 o plnení Európskej zelenej dohody,
- so zreteľom na dohodu prijatú 12. decembra 2015 na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (COP 21) v Paríži (Parížska dohoda),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 20. mája 2020 s názvom *Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2030: prinavrátenie prírody do našich životov* (COM(2020)0380),
- so zreteľom na smernicu 2007/60/ES z 23. októbra 2007 o hodnotení a manažmente povodňových rizík,
- so zreteľom na smernicu (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov,

- so zreteľom na oznámenie Komisie z 23. mája 2013 s názvom Prístavy: motor rastu (COM(2013)0295),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 18. októbra 2023 o pláne EÚ na boj proti obchodovaniu s drogami a organizovanej trestnej činnosti,
- so zreteľom na akčný plán EÚ: Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy;
- so zreteľom na smernicu o kvalite okolitého ovzdušia (2022/0347(COD) [o ktorej sa rokuje],
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ<sup>1</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES<sup>2</sup>,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 zo 14. decembra 2022 o odolnosti kritických subjektov a o zrušení smernice Rady 2008/114/ES<sup>3</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014<sup>4</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/452 z 19. marca 2019, ktorým sa ustanovuje rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií do Únie<sup>5</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2560 zo 14. decembra 2022 o zahraničných subvenciách narúšajúcich vnútorný trh<sup>6</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov<sup>7</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ<sup>8</sup>,

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 164.

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38.

<sup>5</sup> Ú. v. EÚ L 79I, 21.3.2019, s. 1.

<sup>6</sup> Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 1.

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1.

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

- so zreteľom na nariadenie Komisie (ES) č. 906/2009 z 28. septembra 2009 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 zmluvy na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy (konzorciá) a na oznámenie Komisii z 10. októbra 2023 o uplynutí jeho platnosti 25. apríla 2024,
  - so zreteľom na návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 (COM(2021)0812),
  - so zreteľom na svoje uznesenie zo 16. septembra 2021 o novej stratégii EÚ – Čína<sup>9</sup>,
  - so zreteľom na svoje uznesenie z 27. apríla 2021 o technických a prevádzkových opatreniach pre efektívnejšiu a ekologickejšiu námornú dopravu<sup>10</sup>,
  - so zreteľom na svoje uznesenie z 12. marca 2019 o bezpečnostných hrozbách súvisiacich so zvyšujúcou sa čínskou technologickou prítomnosťou v EÚ a možných opatreniach na úrovni EÚ na ich zníženie<sup>11</sup>,
  - so zreteľom na štúdiu zo septembra 2023 s názvom Investície Číny do infraštruktúry v európskej námornej doprave, o ktorej vypracovanie požiadal Výbor pre dopravu a cestovný ruch<sup>12</sup>,
  - so zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru pre medzinárodný obchod,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0443/2023),
- A. keďže naše prístavy sú vstupnou bránou EÚ do sveta a ako také zohrávajú kľúčovú úlohu v jej hospodárstve, pretože poskytujú bohatstvo a pracovné miesta tým, že uľahčujú zahraničný obchod, zabezpečujú spojenie s vnútrozemím, rast modrého hospodárstva a priemyselnej výroby, energetickú transformáciu a bezpečnosť dodávok energie, ako aj strategickú autonómiu EÚ;
- B. keďže prístavy poskytujú životne dôležitú verejnú službu, za čo si zaslúžia uznanie a ocenenie;
- C. keďže hoci je hospodárska súťaž medzi prístavmi prospešná, malo by sa zabrániť tomu, aby sa medzi sebou pretekali o dosiahnutie najnižšej úrovne za cenu bezpečnosti alebo zvýšeného politického vplyvu či zvýšenej zahraničnej kontroly prostredníctvom investícií subjektov z krajín mimo EÚ, najmä podnikov, ktoré sú vlastnené, kontrolované alebo ovplyvňované štátom;
- D. keďže štátom vlastnené podniky z krajín mimo EÚ alebo podniky priamo alebo nepriamo kontrolované zahraničnými štátmi strategicky zvýšili svoje finančné a

<sup>9</sup> [Ú. v. EÚ C 117, 11.3.2022, s. 40.](#)

<sup>10</sup> [Ú. v. EÚ C 506, 15.12.2021, s. 12.](#)

<sup>11</sup> [Ú. v. EÚ C 23, 21.1.2021, s. 2.](#)

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

prevádzkové podiely v európskych prístavoch, termináloch, spoločnostiach a prístavnej infraštruktúre;

- E. keďže Európska únia zdôraznila svoju túžbu po väčšej autonómii v strategických odvetviach, ale urobila len málo, aby reagovala na rast Číny v námornom odvetví a jeho bezpečnostné dôsledky;
- F. keďže prístavy sú veľmi zložitým prostredím s množstvom rôznych zainteresovaných strán a záujmov, v dôsledku čoho je rozpoznanie a posúdenie rizík zahraničného vplyvu náročné, zároveň však mimoriadne dôležité;
- G. keďže ruská útočná vojna proti Ukrajine preukázala neprijateľné riziká závislosti od jednotlivých krajín mimo EÚ v strategických odvetviach, ako aj kľúčovú potrebu posilniť bezpečnosť a odolnosť námornej infraštruktúry a hodnotových reťazcov s cieľom zabezpečiť tok životne dôležitého tovaru;
- H. keďže prístavy nadobudli nový význam z vojenského a obranného hľadiska vrátane dvojakého využívania prístavných infraštruktúr;
- I. keďže európske prístavy často konkurujú prístavom tretích krajín, v ktorých zahraničné investície tretích krajín ešte viac zhoršujú nedostatok rovnakých podmienok, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť a dodržiavanie noriem udržateľnosti, práv pracovníkov a fiškálnej záťaže;
- J. keďže osobitná pozornosť by sa mala venovať negatívnym účinkom vyhýbania sa povinnostiam spočívajúcemu v tom, že sa činnosti prekládajú premiestňujú do prístavov mimo EÚ, a to tak z hľadiska oslabenia konkurencieschopnosti prístavov EÚ, ako aj zvýšenia úniku uhlíka;
- K. keďže prístavy zohrávajú nenahraditeľnú úlohu v krízovom riadení EÚ tým, že zabezpečujú kontinuitu dodávateľských reťazcov a umožňujú vytvorenie alternatívnych trás, a to aj zavedením alternatívnych trás na dodávanie skvapalneného zemného plynu (LNG) v krátkom čase a zvýšením objemu plynu uskladneného v Európe;
- L. keďže prístavy v najvzdialenejších regiónoch a ostrovné prístavy majú často životne dôležitú funkciu, pretože slúžia ako hlavné sociálne a hospodárske prepojenie so zvyškom EÚ;
- M. keďže prístavy sú nevyhnutné pre dekarbonizáciu vodnej dopravy so zreteľom na ciele Zelenej dohody a zníženia znečistenia a zásadnú úlohu energie z obnoviteľných zdrojov na mori; keďže je dôležité znížiť znečistenie ovzdušia z lodí v prístavných oblastiach vrátane emisií čierneho uhlíka;
- N. keďže prístavné oblasti a prístavné operácie v celej EÚ budú zraniteľné voči stúpaniu hladiny morí;
- O. keďže prístavy kombinujú a chránia rôzne pobrežné činnosti v prospech občanov, pobrežných komunit a morského prostredia tým, že pomáhajú udržiavať pobrežné biotopy a zlepšovať kvalitu ovzdušia v mestských aglomeráciách v okolí prístavov;

- P. keďže lepšie logistické plánovanie medzi prístavmi a zákazníkmi vrátane liniek lodnej dopravy by mohlo zabrániť zbytočnej cestnej doprave v Európe; keďže intenzívnejšia spolupráca medzi prístavmi s cieľom posilniť vnútroregionálne väzby a skrátiť spojenia by mohla viesť k efektívnejším investíciám do prístavnej infraštruktúry, odolnejším dovozným/vývozným trasám a efektívnejšiemu využívaniu zdrojov, verejných a súkromných peňazí a nedostatočne využívaných kapacít;
- Q. keďže prístavy sú súčasťou širšieho vodného ekosystému, ktorý zahŕňa širokú škálu činností vrátane lodnej dopravy, stavby lodí, výroby námorného vybavenia, vnútrozemskej plavby a logistiky;
- R. keďže Komisia nepremietla zjavnú potrebu multidisciplinárneho a holistického prístupu k európskym prístavom do konkrétnych opatrení, v dôsledku čoho časom vzniklo množstvo rôznorodých nariadení týkajúcich sa prístavov;

### **Zahraničný vplyv**

1. zdôrazňuje opakované varovania spravodajských agentúr pred rizikami hospodárskej závislosti, špionáže a sabotáže, ktoré spôsobuje hospodárska prítomnosť a účasť subjektov z krajín mimo EÚ na prevádzke našej kritickej infraštruktúry a strategických odvetví, ako sú prístavy<sup>13</sup>, vrátane činností zahraničných plavidiel;
2. vyzýva Komisiu, aby predložila strategický politický rámec EÚ na zníženie a obmedzenie vplyvu a finančnej a operačnej kontroly prístavov EÚ a ich procesov a operácií vo vnútrozemí, ktoré vykonávajú krajiny mimo EÚ, vrátane prípadov účasti a kontroly pri riadení prístavného orgánu, s cieľom nájsť rovnováhu medzi zachovaním otvoreného investičného prostredia a zmierňovaním rizík; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby monitorovali takisto účasť tretích krajín na činnostiach prístavov susedných krajín v rámci európskej susedskej politiky a politiky rozširovania;
3. vyzýva Komisiu, aby navrhla rámec, na základe ktorého sa bude spoločne s členskými štátmi nepretržite monitorovať vplyv krajín mimo EÚ v prístavoch EÚ, najmä v prístavoch TEN-T, v rámci riadenia terminálov EÚ a globálnej kontajnerovej dopravy a informovať o tomto vplyve, a aby posúdila možné prepojenia medzi činnosťami danej krajiny mimo EÚ v týchto odvetviach;
4. zdôrazňuje, že obmedzenie zahraničných investícií, najmä zo strany podnikov, ktoré sú vlastnené, kontrolované alebo ovplyvňované štátom, v jednom prístave v jednom členskom štáte môže negatívne ovplyvniť konkurenčné postavenie tohto prístavu v porovnaní so susednými prístavmi, na ktoré sa takéto obmedzenie nevzťahuje, čo zdôrazňuje potrebu spoločnej európskej stratégie pre prístavy; domnieva sa, že asymetrické rozloženie zahraničných investícií medzi krajinami EÚ môže ohroziť jednotu, spôsobilosti krízového riadenia a odolnosť EÚ; žiada Komisiu, aby zanalyzovala potenciálny vplyv, ktorý by mohol vzniknúť v dôsledku obmedzenia investícií z krajín mimo EÚ do európskych prístavov na zamestnanosť a obchod na miestnej úrovni a na úrovni EÚ;

---

<sup>13</sup> [AIVD, MIVD and NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, November 2022.](#)

5. nabáda vnútroštátne prístavné orgány, členské štáty a Komisiu, aby vytvorili primeraný formát strategickej spolupráce medzi európskymi prístavmi s cieľom minimalizovať riziko, že ich budú externí aktéri stavať do vzájomne konkurenčného postavenia;
6. zdôrazňuje, že hoci existujú ochranné mechanizmy na úrovni EÚ, ako je preverovanie priamych zahraničných investícií a pravidlá hospodárskej súťaže, tieto nástroje nepostačujú na riešenie rastúceho hospodárskeho vplyvu vonkajších mocností vyvíjaného prostredníctvom jednotlivých spoločností vrátane podnikov, ktoré sú vlastnené, kontrolované alebo ovplyvňované štátom, a vo veľkej miere závisia od vykonávania jednotlivými členskými štátmi;
7. zdôrazňuje, že je dôležité zintenzívniť spoluprácu EÚ pri preverovaní a blokovaní prichádzajúcich investícií do kritickej infraštruktúry, kde nemožno vylúčiť závažné negatívne vplyvy na iné členské štáty alebo EÚ ako celok, a že táto spolupráca by mala zahŕňať zdieľanie informácií o hrozbách a príležitostiach;
8. dôrazne nabáda Komisiu, aby posilnila úlohu opatrení na ochranu prístavov prostredníctvom ambiciózneho revízie nariadenia o priamych zahraničných investíciách<sup>14</sup> (nariadenie o PZI), a to aj zavedením povinného systému preverovania priamych zahraničných investícií vo všetkých členských štátoch, čím sa zabezpečí, aby boli postupy preverovania jasné a objektívne a aby boli vymedzenia pojmov, rozsah pôsobnosti a procedurálne aspekty konzistentné vo všetkých členských štátoch, a tak v celej EÚ platili rovnaké podmienky;
9. zdôrazňuje tiež kľúčový význam mechanizmu uvedeného v článku [47] revidovaného nariadenia o TEN-T [xxx/2024], podľa ktorého musia členské štáty preverovať investície tretích krajín do infraštruktúry TEN-T z hľadiska ich potenciálnych rizík pre bezpečnosť, verejný poriadok alebo strategickú autonómiu EÚ, čo sa musí považovať za doplnok k ustanoveniam nariadenia o PZI, keďže tento mechanizmus sa vzťahuje na investície do infraštruktúry (napr. nadobudnutie podielov v termináli), ako aj na práce na infraštruktúre, ktoré v EÚ vykonáva spoločnosť z tretej krajiny (napr. pri verejnom obstarávaní na vybudovanie terminálu v európskom prístave) a keďže sa v ňom takisto stanovuje možnosť, aby iné potenciálne dotknuté členské štáty poskytli členskému štátu, ktorý vykonáva preverovanie, pripomienky, a jeho účinné uplatňovanie na dotknutú prístavnú infraštruktúru by malo byť základným kameňom európskej stratégie pre prístavy;
10. zdôrazňuje význam monitorovania vykonávania nariadenia (EÚ) 2022/2560 o zahraničných subvenciách narúšajúcich vnútorný trh; vyzýva Komisiu, aby pozorne sledovala trh v odvetví prístavov a v prípade potreby zasiahla z úradnej moci, ako sa stanovuje v článku 9 tohto nariadenia;
11. vyzýva Komisiu, aby preskúmala a posúdila dôsledky vertikálnej integrácie v námornej logistike, nariadenia o skupinovej výnimke pre konzorciá, ktorej platnosť sa má skončiť v roku 2024, a vytvorenia aliancií kontajnerovej dopravy pre vplyv krajín mimo EÚ v prístavoch EÚ; vyzýva Komisiu, aby v prípade potreby zasiahla s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž, spravodlivú rovnováhu síl a rovnaké podmienky pre všetkých aktérov v prístavnom ekosystéme;

---

<sup>14</sup> [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2019/452 z 19. marca 2019, ktorým sa ustanovuje rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií do Únie, Ú. v. EÚ L 79I, 21.3.2019, s. 1.](#)



12. zdôrazňuje, že najmä súhrnná prítomnosť podnikov, ktoré podliehajú kontrole alebo vplyvu čínskeho štátu, v prístavoch základnej siete a uzloch transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) má významný vplyv na odolnosť a bezpečnosť jednotlivých uzlov a siete ako celku; pripomína, že prítomnosť investorov z tretích krajín v prístavoch môže brániť ich dvojitému využívaniu;
13. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby čo najskôr vykonali posúdenie rizika spojeného so zapojením Číny do námorných infraštruktúr, ktoré bude zahŕňať vplyv tohto zapojenia na pracovnú silu a životné prostredie, posúdenie závislostí a posúdenie problematických miest pri preprave tovaru z Číny do EÚ a prekládke, a aby do tohto posúdenia boli začlenené aj iné krajiny mimo EÚ;
14. pripomína, že námorné a prístavné odvetvia v Európe sa vyznačujú množstvom rôznorodých štruktúr riadenia, ktoré majú rôzne spôsoby, ako umožniť investície, od systémov licencií a koncesií cez priznanie vlastníctva prístavnej infraštruktúry až po úplnú prevádzkovú kontrolu nad prístavnými orgánmi; v tejto súvislosti zdôrazňuje význam opatrení riadiacich orgánov prístavov na zmiernenie rizika, aby sa zabezpečila kontrola stanovením viacerých podmienok (prevádzkových, sociálnych, environmentálnych atď.), podľa ktorých by sa mal prevádzkovať terminál; zdôrazňuje však obmedzenia prístupu založeného výlučne na prístavných koncesiách a/alebo zmluvách o prenájme;
15. navrhuje, aby všetky členské štáty zaviedli právne predpisy a vypracovali pohotovostné plány pre prípad závažného konfliktu alebo iného núdzového stavu alebo pre prípady jasného zneužitia alebo dvojitého využívania kritickej infraštruktúry s negatívnymi dôsledkami pre bezpečnosť alebo verejný poriadok, aby mohli znovu prevziať kontrolu nad prístavmi, terminálmi a inou námornou infraštruktúrou vrátane zrušenia koncesných práv a/alebo pozastavenia kapacity oblasti v prípadoch vlastníctva a účasti;
16. požaduje značné verejné a súkromné investície do prístavov nachádzajúcich sa na námorských územiach a v najvzdialenejších regiónoch s cieľom premeniť ich na strategické zoskupenia pre multimodálnu dopravu, výrobu, uskladňovanie a distribúciu energie, ako aj obranu; vyzýva Komisiu, aby do svojho návrhu zahrnula ustanovenia na obmedzenie vplyvu a prevádzkovej kontroly krajín mimo EÚ v týchto prístavoch;

### ***Bezpečnosť***

17. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby sa osobitne zaoberali potrebou predchádzať rizikám špionáže a sabotáže v prístavoch s možnosťou dvojitého využívania alebo vojenskou funkciou, ako sú prístavy, ktoré využíva NATO, a to aj prostredníctvom zahraničných plavidiel, a znižovať tieto riziká;
18. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby sa zaoberali využívaním dôveryhodných technológií v námornej logistike a vo fungovaní kontajnerových terminálov; vyjadruje znepokojenie nad rastúcou závislosťou od výrobcov z krajín mimo EÚ, pokiaľ ide o bezpečnostné zariadenia v prístavoch (na hraniciach), ako aj žeriavy na vykládku tovaru z lodí, ktoré sú schopné zhromažďovať údaje o pôvode a mieste určenia kontajnerov; podporuje investície do výskumu a vývoja v týchto oblastiach, aby spoločnosti EÚ mohli prevziať vedúcu úlohu pri výrobe a predaji týchto technológií;

19. domnieva sa, že zložité a vysoko digitálne logistické operácie vedú k vyššej náchylnosti na prerušenia celých logistických reťazcov; žiada preto, aby bol prístup zahraničných subjektov, ktoré sú vlastnené, kontrolované alebo ovplyvňované štátom, k prístavným operáciám a informáciám obmedzený a monitorovaný;
20. vyzýva Komisiu, aby venovala osobitnú pozornosť hrozbe, ktorú môžu zahraničné investície predstavovať pre duševné vlastníctvo, najmä prostredníctvom nútených transferov technológií;
21. zdôrazňuje, že vysoká úroveň kybernetickej bezpečnosti a kybernetickej odolnosti všetkých aktérov v našich prístavoch má zásadný význam pri predchádzaní špionáži a vážnym narušeniam prístavných systémov a operácií, keďže riziko kybernetických hrozieb v posledných rokoch výrazne vzrástlo; žiada Komisiu, aby ďalej skúmala a zhromažďovala údaje o pokrytí a rizikách zapojenia spoločností z krajín mimo EÚ do kybernetickej bezpečnosti a bezpečnosti údajov v kritickej infraštruktúre a aby podporila vypracovanie komplexných pohotovostných plánov pre prístavy s technickou a operačnou podporou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry; domnieva sa, že riziko negatívnych účinkov presahovania medzi jednotlivými prístavmi v dôsledku nedostatočnej kybernetickej bezpečnosti je vysoké, a preto by všetky členské štáty mali zachovať prísne normy, a že sa odporúča výmena najlepších postupov a skúseností;
22. zdôrazňuje rastúci význam ochrany kritickej infraštruktúry na mori a pod vodou (vrátane energetických potrubí, komunikačných sietí a zariadení na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov na mori) pre bezpečnosť a ochranu vôd EÚ a v nich vykonávaných operácií;
23. zdôrazňuje, že hoci výmena údajov v logistike prispieva k efektívnosti, pružnosti a odolnosti dodávateľských reťazcov, využívanie platforiem, ktoré sú vlastnené, kontrolované alebo ovplyvňované štátom, z krajín mimo EÚ v prístavoch predstavuje pre EÚ hospodárske a strategické riziká a malo by sa mu predchádzať;
24. vyjadruje poľutovanie nad tým, že prístavy EÚ zneužívajú zločinecké skupiny ako kľúčové vstupné body pre nelegálne drogy, čo má vplyv na spoločnosť ako celok a oslabuje bezpečnosť prístavov, neďalekých miest a ich obyvateľov; vyzýva Komisiu, aby predložila opatrenia na účinnú európsku spoluprácu v boji proti obchodovaniu s drogami, ich extrakcii a podvratnej trestnej činnosti; v tejto súvislosti víta plán Komisie z 18. októbra 2023 na boj proti obchodovaniu s drogami a organizovanej trestnej činnosti a zdôrazňuje potrebu koordinovaného prístupu EÚ k boju proti všetkým druhom nadnárodnej organizovanej trestnej činnosti;
25. zdôrazňuje, že európske prístavy sú obzvlášť vystavené obchodovaniu s inými nezákonnými výrobkami, ako sú zbrane alebo falšované výrobky, ako aj podvodom v oblasti ciel a DPH, a že je tiež potrebné zintenzívniť boj proti týmto činnostiam; v tejto súvislosti zdôrazňuje význam spolupráce medzi riadiacimi orgánmi prístavov a orgánmi presadzovania práva, a to aj pri používaní digitálnych nástrojov a údajov na zaistenie bezpečných a zabezpečených prístavných operácií; domnieva sa, že ak je to dostatočne právne odôvodnené, prístavy by mali mať prístup ku všetkým nástrojom, ktoré potrebujú na to, aby prispievali k svojej bezpečnosti;
26. zdôrazňuje, že bezpečnosť prístavov závisí od ich odolnosti voči zmene klímy a životného prostredia; vyzýva preto Komisiu, aby uskutočnila štúdiu s cieľom

analyzovať klimatické riziká pre európske prístavy a súvisiacu dopravnú infraštruktúru, v ktorej sa stanovujú kategórie rizík, napr. zvyšovanie hladiny morí, záplavy, extrémne horúčavy, zanalyzovala riziká podľa regiónov a určila opatrenia na riešenie týchto rizík vrátane nákladov na tieto opatrenia a potrebných investícií; vyzýva členské štáty, aby vykonali dlhodobé posúdenie environmentálnych rizík svojej kritickej prístavnej infraštruktúry a včas prijali adaptačné opatrenia;

### *Úloha prístavov pri energetickej transformácii*

27. zdôrazňuje zásadnú úlohu, ktorú prístavy zohrávajú podľa Európskej zelenej dohody pri energetickej transformácii ako energetické uzly na premenu, úpravu a skladovanie nosičov energie, na výrobu energie, na dovoz strategických surovín, ako uzly na zachytávanie a ukladanie uhlíka, ako servisné stanice a výrobné uzly pre zariadenia na výrobu energie na mori a ako uzly v dopravných systémoch na podporu energetickej transformácie;
28. pripomína, že cieľom EÚ je do roku 2030 dovážať 10 miliónov ton čistého vodíka a na dosiahnutie tohto cieľa je pre európsku stratégiu pre prístavy nevyhnutná komplexná stratégia dovozu, koordinácie a rozvoja infraštruktúry, ktorá by sa mala urýchlene vypracovať;
29. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby riešili rastúcu potrebu investícií do prístavov a terminálov a ich infraštruktúry, aby mohli plniť svoju úlohu pri energetickej transformácii; vyzýva Komisiu, aby analyzovala a riešila potrebu rýchleho povoľovania rozširovania prístavov v kontexte energetickej transformácie, ako je zavádzanie veternej energie na mori, aby sa prístavy nestali prekážkou energetickej transformácie; zdôrazňuje potrebu udržateľnejšieho riadenia námorného priestoru a pobreží s cieľom využiť potenciál energie z obnoviteľných zdrojov na mori; nabáda na využívanie prístavných oblastí na zavádzanie fotovoltickej a veternej energie;
30. zdôrazňuje význam zvyšovania synergií medzi transeurópskou dopravnou sieťou a transeurópskou energetickou sieťou;
31. žiada Komisiu, aby zahrnula prístavy do svojej stratégie obehového hospodárstva a pomáhala členským štátom a miestnym prístavným orgánom tak, že bude poskytovať usmernenia k realizácii projektov súvisiacich s obehovosťou; vyzýva Komisiu, aby riešila čoraz väčší problém ropných škvrn v prístavoch a prepravných kanáloch;
32. žiada Komisiu, aby splnila svoju ambíciu prejsť na iné druhy dopravy, ako sa uvádza v Zelenej dohode, a riešila zostávajúce výzvy v prípade vnútrozemských vodných ciest, a najmä železničnej nákladnej dopravy s cieľom zvýšiť ich využívanie v prístavoch a ich prepojenie s vnútrozemím;
33. zdôrazňuje, že energetická transformácia v prístavoch, v lodiarskom priemysle, ako aj v námornom odvetví nebude možná bez kvalifikovanej pracovnej sily a primeraného verejného a súkromného financovania; naliehavo vyzýva Komisiu, aby poskytla nadčasové možnosti odbornej prípravy, vzdelávania a celoživotného vzdelávania a aby podporovala sociálny dialóg, aby prístavní pracovníci stáli v centre digitálnej a zelenej transformácie a aby zatriaktivnila priemysel pre ženy; pripomína dôležitú spoločenskú úlohu prístavov pri poskytovaní mnohých priamych a nepriamych pracovných miest a

zdôrazňuje potrebu zabezpečiť spravodlivé a bezpečné pracovné podmienky pre všetkých prístavných a námorných pracovníkov; zdôrazňuje, že nedávne krízy ukázali, že námorníci, členovia posádky, rybári a prístavní pracovníci sú kľúčovými pracovníkmi v prvej línii a ich dobré životné podmienky sú nevyhnutným predpokladom nepretržitého chodu sveta;

### ***Konkurencieschopnosť prístavov a spoločností EÚ***

34. zdôrazňuje, že konkurencieschopnosť prístavov by mala byť jednou z hlavných priorít európskej stratégie pre prístavy;
35. zdôrazňuje, že posilnenie hospodárskeho postavenia prístavov EÚ a zlepšenie ich konkurencieschopnosti v globálnom hospodárstve má zásadný význam pre obmedzenie zahraničného vplyvu a bezpečnostných rizík, ako aj pre zvrchovanosť dodávateľského reťazca Európy; domnieva sa, že európske právne predpisy by nemali oslabovať konkurencieschopnosť prístavov EÚ a spôsobovať únik uhlíka a podnikov do prístavov mimo EÚ;
36. zdôrazňuje riziká premiestnenia činností prekládky kontajnerov do prístavov mimo EÚ, ktorého cieľom je vyhnúť sa požiadavkám smernice EÚ o systéme obchodovania s emisiami (ETS)<sup>15</sup> a nariadenia FuelEU Maritime<sup>16</sup>; požaduje prísne uplatňovanie ustanovení týchto dvoch právnych predpisov o monitorovaní prekládky s cieľom odhaliť a zakázať takéto správanie, ako aj posúdenie toho, či sú tieto ustanovenia dostatočné na to, aby účinne odrádzali od vyhýbania sa povinnostiam na úkor životného prostredia, ako aj rastu a zamestnanosti v Európe, a či sú potrebné dodatočné opatrenia;
37. vyzýva Komisiu, aby analyzovala a riešila investičné potreby európskych prístavov, aby boli v budúcnosti naďalej konkurencieschopné, a aby sa usilovala o stabilnejšie investičné prostredie vrátane transparentnosti a predvídateľnosti pri posudzovaní investícií, a to verejných aj súkromných;
38. zdôrazňuje, že v záujme zachovania konkurencieschopnosti prístavov EÚ a fungovania možnej európskej stratégie pre prístavy by sa malo zabrániť nadmernej administratívnej záťaži, ktorá by mohla ohroziť fungovanie takejto stratégie;
39. zdôrazňuje, že konzistentná európska stratégia pre prístavy je nevyhnutná na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže; podporuje intenzívnejšiu spoluprácu medzi európskymi prístavmi a odstránenie škodlivých praktík, ako je podhodnotenie cien;
40. domnieva sa, že dobre fungujúca colná únia má zásadný význam pre konkurencieschopnosť, udržateľnosť a odolnosť EÚ; domnieva sa, že zreformovaná a posilnená colná únia so spoločným colným kódexom zachová integritu jednotného trhu,

---

<sup>15</sup> [Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES, Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.](#)

<sup>16</sup> [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES, Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.](#)

pomôže zachovať konkurencieschopnosť EÚ v rámci súbežnej zelenej a digitálnej transformácie a zabráni nekalej hospodárskej súťaži medzi európskymi prístavmi;

41. zdôrazňuje, že rozdiely v politikách colných postupov na miestach vstupu EÚ do colnej únie často narúšajú obchodné toky a ohrozujú integritu jednotného európskeho trhu;
42. zdôrazňuje, že je dôležité zaviesť harmonizované colné kontroly vo všetkých európskych prístavoch, aby sa zabránilo rozdielnemu uplatňovaniu sanitárnych noriem alebo noriem náležitej starostlivosti; trvá na tom, aby Komisia zabezpečila, že colné kontroly v celej EÚ sa budú riadiť rovnakými normami, a to priamym jednotným mechanizmom colnej kontroly v koordinácii s členskými štátmi a v plnom súlade so zásadou subsidiarity;
43. pripomína, že prístavy nie sú samostatnými aktívami, pretože majú svoje miesto v rozsiahlom vodnom ekosystéme námornej logistiky, priemyslu a dodávateľských reťazcov, ktoré vychádzajú z dopytu európskych dovozcov a vývozcov;
44. vyjadruje znepokojenie nad tým, že lodné spoločnosti EÚ čelia v Číne reštriktívnym právnym predpisom o námornej kabotáži, ktoré im v podstate zakazujú vykonávať kabotáž medzi čínskymi prístavmi, zatiaľ čo kabotážna preprava je základným prvkom obchodného modelu čínskych lodných spoločností v niektorých prístavoch EÚ a medzi nimi; vyzýva Komisiu, aby preskúmala možnosť zavedenia obdobných právnych predpisov EÚ o námornej kabotáži, ktoré by sa mohli vzťahovať na určitých prepravcov z krajín mimo EÚ, ako je Čína; pripomína, že nedostatočná investičná reciprocita v prístavoch poškodzuje záujmy EÚ;
45. zdôrazňuje význam iniciatívy EÚ Global Gateway ako strategickej globálnej alternatívy k čínskej iniciatíve Jedno pásmo, jedna cesta; zdôrazňuje potenciál projektov Global Gateway v námornom priemysle (napr. prístavná infraštruktúra, cestné a železničné spojenie s vnútrozemím, čistý vodík) vytvoriť sieť prístavov, ktoré uľahčujú obchod a investície a vzájomne prínosné partnerstvá;
46. zdôrazňuje nalievavú potrebu zlepšiť silu, kapacitu a odolnosť prepojení európskych prístavov s vnútrozemím, najmä tých, ktoré sú súčasťou TEN-T, so zreteľom na potrebu znižovania emisií a energetickej efektívnosti a v snahe presunúť čo najväčší objem vnútrozemskej dopravy na železničnú a vnútrozemske vodnú dopravu a zároveň sa pripraviť na dôsledky zmeny klímy, ako sú extrémne poveternostné javy a nízka hladina vody na vnútrozemských vodných cestách;
47. navrhuje, aby Komisia vytvorila „atlas“ európskych prístavov, ktorý by mapoval okrem iného dostupnosť pobrežných dodávok elektrickej energie a alternatívnych palív v európskych obchodných prístavoch, infraštruktúru (najmä železničnú) vo vnútrozemí a lodné linky a ktorý by sa mohol opierať o interaktívne mapy TENtec a Európske stredisko pre monitorovanie alternatívnych palív, mal by však zahŕňať aj menšie prístavy a ďalšie informácie; domnieva sa, že takéto mapovanie by mohlo pomôcť vytvoriť celkový faktický základ ďalšieho rozvoja prístavov EÚ a súvisiacich odvetví, ako je nákladná a osobná doprava, výletná plavba, rybolov, veterná energia na mori, tankovanie paliva a výroba;
48. zdôrazňuje význam námornej výroby, ako je stavba lodí a jeho dodávateľský reťazec, v EÚ ako základu udržiavania prosperujúceho odvetvia vodnej dopravy; vyzýva Komisiu,

aby preskúmala a posúdila vplyv závislosti Európy od zahraničnej námornej výroby, urýchlene vymedzila ambicióznú európsku priemyselnú námornú stratégiu a prijala primerané opatrenia na posilnenie konkurencieschopnosti a odolnosti európskych lodení a ich celých dodávateľských reťazcov;

49. vyzýva Komisiu, aby zaviedla priaznivý digitálny rámec s cieľom podnietiť programy na inováciu a ďalšiu digitalizáciu prístavov, ako sú programy inteligentných prístavov, a tak zlepšiť efektívnosť, produktivitu a udržateľnosť prístavov; zdôrazňuje najmä potenciál digitalizácie pre optimalizáciu zastavení v prístavoch (na skrátenie čakacích lehôt v pobrežných vodách a prístavoch), príchody v presne stanovenom čase – „just-in-time“, vyspelé navigačné systémy (na úsporu paliva a zníženie emisií), automatické identifikačné systémy (na zvýšenie bezpečnosti na mori a lepšie presadzovanie environmentálnych ustanovení), ako aj pre drony a riešenia umelej inteligencie vedúce k lepším rozhodnutiam o prístavnej infraštruktúre;
50. zdôrazňuje, že prístavom sa budú musieť prideliť primerané finančné prostriedky a finančné nástroje, aby si udržali konkurencieschopnosť, zohrávali podpornú úlohu v zelenej transformácii a aby sa obmedzili riziká zahraničného vplyvu; žiada, aby sa zvýšili finančné prostriedky určené pre prístavy v rámci Nástroja na prepájanie Európy; zdôrazňuje význam súkromných investícií do prístavov a skutočnosť, že práve podniky zabezpečujú zamestnanosť a inovácie v prístavoch a v ich okolí;

### **Záver**

51. požaduje európsky samit pre prístavy, na ktorom by sa rozpracovali uvedené otázky a preskúmali možnosti posilnenej spolupráce medzi európskymi prístavmi s týmto zameraním;
  52. vyzýva Komisiu, aby predložila komplexnú európsku stratégiu pre prístavy, ktorá sa bude zaoberať uvedenými otázkami do konca roka 2024;
- 
- ◦
53. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila toto uznesenie Rade a Komisii.

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Vzhľadom na strategický význam prístavov pre európske odvetvie dopravy a európske hospodárstvo ako celok spravodajca vyzýva Európsku komisiu, aby prioritne navrhla komplexnú európsku stratégiu pre prístavy, ktorá zabezpečí budúcu konkurencieschopnosť a odolnosť európskych prístavov a zabráni akejkoľvek závislosti od krajín mimo EÚ v tomto odvetví.

Po tom, ako si Európa tvrdo uvedomila svoju jednostrannú závislosť od ruskej energie, dnes Únia čelí vzniku nových závislostí od krajín mimo EÚ, tentokrát v odvetví dopravy. Za posledných dvadsať rokov vložili zahraničné štátne subjekty z autokratických režimov, ako je Čína, do prístavov značné investície.

Zahraničný vplyv na európsku kritickú infraštruktúru je problematický, pretože by mohol narušiť bezpečnosť, hospodársku nezávislosť a odolnosť jednotlivých členských štátov aj Únie ako celku. Tým, že takýto zahraničný vplyv umožňuje, sa EÚ stáva hospodársky čoraz zraniteľnejšou a chúlостivejšou voči nezákonnému tlaku autokratických tretích krajín. Ak navyše zahraničné strany získajú informácie o úplných tokoch tovaru do Únie a z Únie, riziko špionáže sa zvýši – riziko, na ktoré už dlhšie upozorňujú aj národné spravodajské služby.

Odmietnuť tieto investície nie je pre jednotlivé prístavy alebo členské štáty jednoduché: v dôsledku toho totiž čelia riziku, že sa tieto investície ponúknu ďalšiemu konkurentovi či susednému členskému štátu. Spoločný európsky prístup má teda zásadný význam, a to najmä preto, lebo zraniteľnosť jedného členského štátu je zraniteľnosťou Európskej únie ako celku.

Spravodajca zároveň poukazuje na to, že okrem riešenia bezpečnostných rizík prostredníctvom zvýšenej európskej spolupráce, regulácie a presadzovania na všetkých úrovniach má zásadný význam aj posilnenie hospodárskeho postavenia prístavov EÚ a zlepšenie ich konkurencieschopnosti na celosvetovej úrovni. Prístavy zohrávajú kľúčovú úlohu pri energetickej transformácii a investície, inovácia, digitalizácia a rovnaké podmienky na celosvetovej úrovni môžu byť pre ne prínosom.

Ak chceme situáciu zvrátiť, je nevyhnutné, aby členské štáty a prístavy prioritne prijali spoločný a prísny strategický prístup k rozvoju našej kritickej infraštruktúry. Preto okrem revízie nariadenia o TEN-T a nadchádzajúcej revízie nariadenia o preverovaní PZI Komisiu vyzývame, aby navrhla komplexnú európsku stratégiu pre prístavy, ktorá zabezpečí konkurencieschopnosť európskych prístavov a zároveň aj ich hospodársku nezávislosť od aktérov z tretích krajín. V tejto stratégii sa musia stanoviť limity zahraničných investícií, aby sa tak zabránilo akejkoľvek prítomnosti tretej krajiny, ktorá by mohla narušiť bezpečnosť alebo verejný poriadok v našej Únii. Stratégia tiež musí vytvoriť správny rámec pre európskych verejných a súkromných investorov na investovanie do kritickej prístavnej infraštruktúry a posilnenie odolnosti brán do nášho hospodárstva.

Ak si chce EÚ udržať prosperitu a pracovné miesta v rámci svojich hraníc, musí sa prostredníctvom svojich prístavov hospodársky otvoriť zvyšku sveta. Spoluprácou EÚ sa však musí zabezpečiť, že sa táto otvorenosť nebude dať zneužiť a premeniť na slabosť. Preto spravodajca navrhuje európsku stratégiu pre prístavy. Od nej bude závisieť naša budúca hospodárska sila a strategická nezávislosť.

## PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ POSKYTLI PODNETY SPRAVODAJCOVI

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajca vyhlasuje, že počas prípravy správy až do jej prijatia vo výbore mu poskytli informácie tieto subjekty alebo osoby:

<b>Subjekt a/alebo osoba</b>
Mercator Institute for China 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

Uvedený zoznam bol vypracovaný vo výlučnej zodpovednosti spravodajcu.



28.11.2023

## STANOVISKO VÝBORU PRE MEDZINÁRODNÝ OBCHOD

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Vypracovanie komplexnej európskej stratégie pre prístavy  
(2023/2059(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Iuliu Winkler

### NÁVRHY

Výbor pre medzinárodný obchod vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- A. keďže európske prístavy sú kľúčovou tepnou pre obchod EÚ a svetový obchod, pričom 74 % tovaru vstupuje do EÚ alebo ju opúšťa po mori; keďže prístavy zohrávajú okrem svojej strategickej funkcie čoraz dôležitejšiu úlohu ako základ sociálneho a hospodárskeho rastu európskych regiónov, ako aj v oblasti dodávok, výroby, dodávok energie a uskladňovania energie a ekologizácie dopravy a priemyslu;
- B. keďže prístavy nie sú len konečnými destináciami obchodných tokov, ale aj uzlami v medzinárodných sieťach hodnotového a dodávateľského reťazca a regionálnych obchodných tokov popri železničných, cestných a leteckých dopravných spojeniach, ktoré si zasluhujú rovnakú pozornosť, pokiaľ ide o bezpečnosť, odolnosť a konkurencieschopnosť;
  - 1. zdôrazňuje úlohu európskych prístavov ako kritickej infraštruktúry v úsilí EÚ o zvýšenie odolnosti dodávateľského reťazca, najmä v kľúčových oblastiach spojených so zelenou a digitálnou transformáciou a pri zvyšovaní energetickej bezpečnosti; zdôrazňuje, že počas pandémie zohrávali prístavy kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní kontinuity núdzových dodávateľských reťazcov;
  - 2. zdôrazňuje, že v novom geopolitickom kontexte v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine zohrávajú prístavy zásadnú úlohu pri udržiavaní prevádzky obchodných trás a dodávateľských reťazcov a vytváraní nových alternatívnych trás vrátane humanitárnych koridorov a koridorov solidarity a pri budovaní odolnosti prostredníctvom diverzifikácie; ďalej zdôrazňuje, že európske prístavy zohrávajú kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní dodávok energie a znižovaní energetickej závislosti od Ruska a budú aj naďalej nápomocné pri modernizácii Európy v krátkodobom horizonte, a to podporovaním rozvoja alternatívnych trás na poskytovanie plynu a zvýšením skladovania plynu; zároveň zdôrazňuje, že prístavy budú zohrávať dôležitú úlohu pri ekologizácii dopravy, priemyslu a energetiky;

3. uznáva, že členské štáty hraničiace s Ruskom čelia novým typom logistických výziev a keďže dobre fungujúce prístavy sú kľúčom k prekonaniu týchto výziev, EÚ by mala venovať osobitnú pozornosť prístavom v týchto členských štátoch;
4. zdôrazňuje, že hoci prístavy sú kľúčovým motorom rastu, môžu byť aj strategickým zdrojom zraniteľnosti, ktorý si vyžaduje prioritnú pozornosť na úrovni EÚ;
5. konštatuje, že európske prístavy majú vplyv na regionálne hospodárstvo a spoločnosť a sú vystavené vysokému bezpečnostnému riziku; zdôrazňuje, že európske prístavy by mali byť osobitne chránené ako kritické zariadenia pre členské štáty;
6. domnieva sa, že rozvoj európskych prístavov je potrebný na podporu cieľa EÚ usilovať sa o medzinárodný obchod založený na pravidlách, ktorý je prospešný pre rast a bohatstvo na celom svete;
7. zdôrazňuje, že otvorená, spravodlivá, udržateľná a asertívna obchodná politika EÚ spolu s ambicióznymi a vyváženými obchodnými dohodami je kľúčová pre konkurencieschopnosť a odolnosť európskych prístavov a pre rast, pracovné miesta a sociálnu prosperitu Európy; zdôrazňuje, že dlhodobá konkurencieschopnosť Európy závisí od rovnakých podmienok na celosvetovej úrovni založených na pravidlách;
8. uznáva, že spôsobilosti Európy v oblasti námornej výroby sú nevyhnutné pre strategickú autonómiu, inovácie a udržateľný rast EÚ, ako aj pre ambície EÚ viesť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu; domnieva sa, že nariadenie EÚ o zahraničných subvenciách a autonómnych nástrojoch má zásadný význam pre zachovanie a podporu európskej námornej priemyselnej základne;
9. pripomína, že EÚ musí nájsť rovnováhu medzi prilákaním zahraničných investícií a obranou svojej kritickej infraštruktúry vrátane integrity svojich prístavov;
10. konštatuje, že prevádzka a ďalší rozvoj európskych prístavov je zložitou otázkou, ktorá si vyžaduje primeraný prístup vo viacerých funkčných rozmeroch, a to nielen z hľadiska infraštruktúry alebo superštruktúry, ale predovšetkým z hľadiska obchodných vzťahov, bezpečnosti a informačných systémov;
11. zdôrazňuje, že konzistentná európska stratégia pre prístavy je nevyhnutná na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže; podporuje intenzívnejšiu spoluprácu medzi európskymi prístavmi a odstránenie škodlivých praktík, ako je podhodnotenie cien;
12. vyjadruje znepokojenie nad potenciálnou nekalou hospodárskou súťažou zo strany prístavov mimo EÚ, keďže sú vyňaté z uplatňovania systému obchodovania s emisiami v európskej námornej doprave;
13. konštatuje, že vykonávanie nedávnych alebo pripravovaných právnych predpisov EÚ, a to aj v oblasti obchodu, si vyžaduje účinné presadzovanie zo strany EÚ a jej členských štátov, ako aj trvalé investície a odbornú prípravu prevádzkovateľov prístavov a prístavných orgánov, a to aj pokiaľ ide o povinnosti vyplývajúce z balíka Fit for 55, alebo umožnenie, aby prístavy EÚ zohrávali úlohu v zelenej transformácii, čím sa uspokojuje dopyt v kľúčových oblastiach, ako je dovoz vodíka; pripomína význam rovnakých podmienok na celosvetovej úrovni v tejto kľúčovej oblasti;

14. zdôrazňuje, že je potrebné zabezpečiť dostatočné zdroje pre orgány hraničnej a colnej kontroly, aby mohli lepšie presadzovať právne predpisy EÚ;
15. pripomína, že do roku 2030 má EÚ za cieľ dovážať 10 miliónov ton čistého vodíka a na dosiahnutie tohto cieľa je pre európsku stratégiu pre prístavy nevyhnutná komplexná stratégia dovozu, koordinácie a rozvoja infraštruktúry, ktorá by sa mala urýchlene vypracovať; konštatuje, že vďaka Európskej zelenej dohode a aktualizovaným energetickým stratégiám sa európske prístavy stávajú kľúčovými energetickými uzlami, a tak sa táto vznikajúca úloha musí uznať a náležite zdôrazniť v budúcich stratégiách financovania a rozvoji infraštruktúry;
16. ďalej zdôrazňuje potrebu programov EÚ na podporu prístavov ako uzlov v súlade s Nástrojom na prepájanie Európy, ktoré podporujú digitálnu a zelenú transformáciu v oblastiach, ako je elektrifikácia, investície 5/6G a vodík;
17. uznáva, že v určitých prípadoch zahraničný obchod a investície môžu prinášať bezpečnostné riziká, a to najmä v prípade zahraničného vlastníctva kritickej infraštruktúry EÚ, jej kontroly alebo prístupu k nej vrátane európskych prístavov; v tejto súvislosti berie na vedomie osobitnú povahu niektorých prístavov, ktoré nielen poskytujú logistickú infraštruktúru, ale prispievajú aj k európskemu obrannému systému; vyzýva na zvýšenú ostražitosť a väčšiu koordináciu na úrovni EÚ, a to aj pokiaľ ide o uľahčenie výmeny informácií a príslušné bezpečnostné usmernenia pre vnútroštátne a súkromné subjekty; nabáda vnútroštátne orgány členských štátov EÚ, aby ochranu kritickej infraštruktúry považovali za vysokú prioritu;
18. domnieva sa, že zahraničné investície do základnej a kritickej infraštruktúry, ktoré by mohli umožniť účinnú účasť alebo kontrolu (priamo alebo nepriamo) pri riadení prístavu, by sa mali dôkladne preskúmať; zdôrazňuje, že by sa malo zabrániť zahraničným investíciám od štátom podporovaných spoločností alebo štátnych dotácií vo všetkých formách, ktoré umožňujú účinnú účasť alebo priamu či nepriamu kontrolu riadenia prístavu; domnieva sa, že v záujme posilnenia odolnosti Európy sa musí zabezpečiť hospodárska súťaž za rovnakých podmienok a že rovnaké podmienky a konkurencieschopnosť Európy nemôžu byť oslabené zahraničnými subvenciami narúšajúcimi hospodársku súťaž v európskych prístavoch;
19. zdôrazňuje, že čínske štátne spoločnosti sa snažili získať väčšinový alebo kontrolný podiel vo viacerých európskych prístavoch, pričom sa v súčasnosti odhaduje, že zahŕňajú celkovú alebo čiastočnú kontrolu 14 prístavov v Európskej únii a 10 % činností európskej lodnej dopravy; varuje, že sa to deje nielen z jednoduchých hospodárskych záujmov, ale že tieto investície sú tiež súčasťou tzv. medzinárodnej správy oceánov čínskej vlády, ktorá sa premieta do politik, ako je iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta, ktorá je stratégiou zameranou na získanie vplyvu na kľúčovú európsku námornú infraštruktúru a osobitnou otázkou hospodárskej bezpečnosti, ktorá má v súčasnom kontexte geopolitickej súťaže značný význam; je presvedčený, že dvojstranný obchodný a investičný vzťah medzi EÚ a Čínou má strategický význam, nesie strategické výzvy a mal by byť založený na pravidlách, pričom jeho jadrom by mal byť multilaterálny obchodný systém a zásada reciprocity, ako aj jasná európska kontrola kritickej infraštruktúry; v tejto súvislosti zdôrazňuje očakávanie, že Čína podporí ambicióznou reformu WTO; trvá na väčšej reciprocite a podporuje dôrazné opatrenia EÚ proti nespravodlivým čínskym predpisom a praktikám;

20. nabáda vnútroštátne prístavné orgány, členské štáty a Európsku komisiu, aby vytvorili primeraný formát strategickej spolupráce medzi európskymi prístavmi s cieľom minimalizovať riziko, že sa budú navzájom vystavovať tretím aktérom;
21. upozorňuje na zákaz kabotáže pre európske plavidlá medzi čínskymi prístavmi a medzi prístavmi USA a vyzýva na väčšiu reciprocitu a na vytvorenie celoeurópskeho mechanizmu preskúmania reciprocity, ktorý by EÚ umožnil určiť úroveň otvorenosti zahraničných trhov pre európskych prepravcov;
22. opakuje, že nezávislosť, konkurencieschopnosť a bezpečnosť európskych prístavov, ako aj ďalšej kritickej infraštruktúry relevantnej pre obchod musia byť neoddeliteľnou súčasťou európskej stratégie hospodárskej bezpečnosti<sup>1</sup> v súlade s paradigmou EÚ o znižovaní rizika;
23. zdôrazňuje, že európska stratégia pre prístavy musí zahŕňať opatrenia, ktoré zabránia tomu, aby oligopol v linkovej lodnej doprave dominoval logistike tak na pevnine, ako aj na mori, a že v záujme spravodlivej hospodárskej súťaže a rovnakých podmienok sa musí okamžite ukončiť súčasné preferenčné daňové zaobchádzanie pre linkovú lodnú dopravu; konštatuje, že týmto priaznivým zaobchádzaním sa týmto spoločnostiam poskytla trhová sila, ktorá im umožnila preniknúť do iných segmentov odvetvia logistiky, a že tieto rozdiely v hospodárskej súťaži a daňových predpisoch umožňujú dominantným subjektom v kontajnerovej doprave uplatňovať neprimeraný vplyv na logistiku prístavov a vnútrozemia;
24. zdôrazňuje strategický význam a hospodársky potenciál Arktídy, a teda potrebu EÚ zlepšiť svoje chápanie arktického námorného priemyslu a prilákať nové investície do tejto oblasti;
25. žiada, aby bol vstup do všetkých prístavov EÚ zamietnutý lodiam, ktoré sa plavia z niektorého z prístavov v Ruskej federácii alebo doň smerujú, s výnimkou nevyhnutných odôvodnených humanitárnych dôvodov;
26. pripomína, že nariadenie o preverovaní priamych zahraničných investícií (nariadenie o preverovaní PZI)<sup>2</sup> sa zaoberá rizikami pre bezpečnosť a verejný poriadok vyplývajúcimi z investícií z krajín mimo EÚ, a to aj z investícií do európskych prístavov;
27. so záujmom očakáva nadchádzajúce preskúmanie nariadenia o preverovaní PZI; nabáda Komisiu, aby predložila ambiciózný legislatívny návrh, ktorý by primerane riešil všetky medzery, ktoré sa objavili počas vykonávania nariadenia o preverovaní PZI, a to aj pokiaľ ide o kritickú európsku infraštruktúru; požaduje posilnený nástroj so zvýšenou konzistentnosťou, pokiaľ ide o vymedzenia, rozsah pôsobnosti a procesné aspekty vnútroštátnych mechanizmov preverovania; nabáda členské štáty, ktoré dosiaľ nezaviedli vnútroštátne mechanizmy preverovania, aby tak bezodkladne urobili; domnieva sa, že posúdenia na základe nariadenia o preverovaní PZI by sa mali uskutočniť v primeranom časovom rámci a mali by rešpektovať dôvernosť počas

---

<sup>1</sup> [Spoločné oznámenie Európskej komisie a vysokého predstaviteľa z 20. júna 2023 o európskej stratégii hospodárskej bezpečnosti \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

<sup>2</sup> [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2019/452 z 19. marca 2019, ktorým sa ustanovuje rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií do Únie \(Ú. v. EÚ L 79I, 21.3.2019, s. 1\).](#)

procesu preverovania s cieľom zabezpečiť právnu istotu pre potenciálnych investorov a zainteresované strany a zabezpečiť atraktivnosť Európy pre nové investície;

28. zdôrazňuje významnú úlohu, ktorú by stratégia Global Gateway mohla zohrávať pri posilňovaní siete európskych prístavov s tretími krajinami, uľahčovaní obchodu a rozširovaní investičných príležitostí, a tým vytvárať vzájomne prospešné partnerstvá a podporovať udržateľné hodnotové reťazce; pripomína úlohu hospodárskej diplomacie vrátane jej parlamentného rozmeru pri podpore takýchto hlavných európskych iniciatív a posilňovaní medzinárodných partnerstiev pre odolný, udržateľný a diverzifikovaný obchod;
29. v tejto súvislosti zdôrazňuje, že táto stratégia musí prispieť aj k posilneniu partnerských krajín, a najmä ich nezávislosti, pokiaľ ide o kritickú strategickú infraštruktúru, aby sa zabránilo tomu, že sa dostanú pod kontrolu zahraničných investorov s nejednoznačnými cieľmi;
30. opätovne zdôrazňuje význam zabezpečenia konkurencieschopnosti európskych prístavov vrátane súvisiacich technologických inovácií a zručností pre obchodnú politiku EÚ; tvrdí, že komplexná európska stratégia pre prístavy musí zabezpečiť súdržnosť, stabilitu a predvídateľnosť strategickej oblasti rastu a podporovať potenciál rozvoja európskych prevádzkovateľov, staviteľov lodí a námorníkov; je presvedčený, že takáto stratégia by bola v súlade s oznámením Komisie o hospodárskej bezpečnosti, čím by sa zvýšila odolnosť dodávateľských reťazcov zvýšením vnútornej sily spolu s rozmermi ponuky a dopytu hodnotových reťazcov takejto kritickej infraštruktúry;
31. zdôrazňuje význam zdravého, konkurencieschopného a diverzifikovaného námorného a logistického prostredia pre prístavy; poukazuje však na rastúcu trhovú silu malého množstva zainteresovaných strán, najmä lodných liniek, ktorá vytvára riziko, že ovplyvní rovnaké podmienky a spravodlivú rovnováhu síl medzi rôznymi aktérmi v prístavnom ekosystéme; zdôrazňuje preto význam účinného a včasného dialógu medzi prístavmi a inými zainteresovanými stranami v oblasti logistiky s cieľom zabezpečiť dobre fungujúce dodávateľské reťazce a zabrániť uviaznutiu aktív;
32. zdôrazňuje, že je dôležité vnímať ukrajinské prístavy a terminály ako neoddeliteľnú súčasť európskeho prístavného a obchodného systému aj v súčasnosti; oceňuje podporu, ktorú európski prevádzkovatelia týchto prístavov poskytli svojim miestnym zamestnancom od začiatku vojny; uznáva vážne finančné výzvy, ktorým tieto subjekty v súčasnosti čelia v dôsledku nezákonnej vojny Ruska na Ukrajine; domnieva sa, že tieto prístavy a terminály môžu a mali by zohrávať kľúčovú úlohu pri obnove krajiny;
33. v tejto súvislosti zdôrazňuje význam posilnenia úlohy európskych prístavov pri uľahčovaní tranzitu obilia pochádzajúceho z Ukrajiny s cieľom odbremeniť kontinentálne trasy, čím sa prispeje k presunu ukrajinského obilia do tretích krajín, ktoré ho potrebujú;
34. zdôrazňuje, že je dôležité chrániť konkurencieschopnosť európskych prístavov a zabezpečiť dôkladné posúdenie legislatívnych opatrení, ktoré môžu viesť k úniku podnikov a strate konkurencieschopnosti v prospech prístavov mimo EÚ; domnieva sa, že treba posilniť európske prístavy, a to aj na úrovni EÚ, aby mohli zohrávať svoju kritickú a zásadnú úlohu ako brány pre obchod a partnerov pri energetickej transformácii;

35. zdôrazňuje dôležitý súbor autonómnych legislatívnych nástrojov, ktorými disponuje EÚ a jej členské štáty s cieľom zabezpečiť integritu jej prístavov;
36. domnieva sa, že dobre fungujúca colná únia má zásadný význam pre konkurencieschopnosť, udržateľnosť a odolnosť EÚ; domnieva sa, že reformovaná a posilnená colná únia so spoločným colným kódexom zachová integritu jednotného trhu, pomôže zachovať konkurencieschopnosť EÚ v rámci súbežnej zelenej a digitálnej transformácie a zabráni nekalej hospodárskej súťaži medzi európskymi prístavmi;
37. zdôrazňuje, že rozdiely v politikách colných postupov na miestach vstupu EÚ do colnej únie často narúšajú obchodné toky a ohrozujú integritu jednotného európskeho trhu;
38. zdôrazňuje, že je dôležité zaviesť harmonizované colné kontroly vo všetkých európskych prístavoch, aby sa zabránilo rozdielnemu uplatňovaniu sanitárnych noriem alebo noriem náležitej starostlivosti; trvá na tom, aby Komisia zabezpečila rovnaké normy pre colné kontroly v celej EÚ, a to priamym jednotným mechanizmom colnej kontroly v koordinácii s členskými štátmi a v plnom súlade so zásadou subsidiarity.

**PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ POSKYTLI PODNETY  
SPRAVODAJCOVI VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO  
OD KTORÝCH SPRAVODAJCA VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO  
DOSTAL INFORMÁCIE**

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajca vyhlasuje, že počas prípravy stanoviska až do jeho prijatia vo výbore mu poskytli informácie tieto subjekty alebo osoby:

<b>Subjekt a/alebo osoba</b>
Európska organizácia námorných prístavov
Federácia súkromných európskych prístavných prevádzkovateľov

Uvedený zoznam bol vypracovaný vo výlučnej zodpovednosti spravodajcu.

**INFORMÁCIE O PRIJATÍ  
VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO**

<b>Dátum prijatia</b>	28.11.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+ : 34 - : 0 0 : 0
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</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>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz



**ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O  
STANOVISKO  
VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO**

<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>
----------	----------

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ

<b>Dátum prijatia</b>	7.12.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+ : 39 - : 0 0 : 0
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</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>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE V GESTORSKOM VÝBORE

<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>
----------	----------

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania