



**2023/2059(INI)**

28.11.2023

# **STANOVISKO**

Výboru pro mezinárodní obchod

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Vytváření komplexní evropské strategie pro přístavy  
(2023/2059(INI))

Zpravodaj: Iuliu Winkler

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pro mezinárodní obchod vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do návrhu doporučení, který přijme, začlenil tyto návrhy:

- A. vzhledem k tomu, že evropské přístavy jsou pro obchod EU a celosvětový obchod klíčovou tepnou, neboť 74 % zboží vstupuje do EU nebo ji opouští po moři; vzhledem k tomu, že kromě své strategické funkce hrají přístavy stále důležitější úlohu jako základ sociálního a hospodářského růstu evropských regionů, jakož i dodávek, výroby, distribuce a skladování energie a ekologizace dopravy a průmyslu;
- B. vzhledem k tomu, že přístavy nejsou jen konečnými destinacemi obchodních cest, ale spolu s železničními, silničními a leteckými dopravními spoji tvoří také uzly v mezinárodních sítích hodnotových a dodavatelských řetězců a regionálních obchodních cest, a zaslouží si proto stejnou pozornost, pokud jde o bezpečnost, odolnost a konkurenceschopnost;
  - 1. zdůrazňuje úlohu evropských přístavů jako kritické infrastruktury v úsilí EU o posílení odolnosti dodavatelského řetězce, zejména v klíčových oblastech spojených se zelenou a digitální transformací a při zvyšování energetické bezpečnosti; zdůrazňuje, že během pandemie hrály přístavy klíčovou úlohu při snaze o to, aby byly zachovány nouzové dodavatelské řetězce;
  - 2. zdůrazňuje, že v novém geopolitickém kontextu v návaznosti na ruskou útočnou válku proti Ukrajině hrají přístavy zásadní roli při udržování provozu obchodních tras a dodavatelských řetězců a při zřizování nových alternativních tras, včetně humanitárních pruhů a tras solidarity, a zároveň při budování odolnosti prostřednictvím diverzifikace; dále zdůrazňuje, že evropské přístavy mají zásadní význam pro zabezpečení dodávek energie a pro snižování energetické závislosti na Rusku a v krátkodobém horizontu zůstanou důležitým nástrojem modernizace Evropy, neboť podporují rozvoj alternativních tras pro dodávky plynu a zvyšování jeho zásob; současně zdůrazňuje, že přístavy budou hrát důležitou úlohu při ekologizaci dopravy, průmyslu a energetiky;
  - 3. uznává, že členské státy sousedící s Ruskem čelí novým druhům logistických výzev, a protože dobře fungující přístavy jsou klíčem k překonání těchto problémů, měla by EU věnovat přístavům v těchto členských státech zvláštní pozornost;
  - 4. zdůrazňuje, že přístavy sice představují klíčový motor růstu, ale mohou být také strategickým zdrojem zranitelnosti, kterému musí EU věnovat prioritní pozornost;
  - 5. konstatuje, že evropské přístavy mají dopad na regionální hospodářství a společnost a jsou vystaveny vysokému bezpečnostnímu riziku; zdůrazňuje, že evropské přístavy by měly být obzvláště chráněny jako kritická zařízení pro členské státy;
  - 6. domnívá se, že rozvoj evropských přístavů je nezbytný pro to, aby EU mohla splnit svůj cíl, kterým je zajistit mezinárodní obchod založený na pravidlech, který bude přínosem pro růst a bohatství v celosvětovém měřítku;
  - 7. zdůrazňuje, že otevřená, spravedlivá, udržitelná a asertivní obchodní politika EU ve

spojení s ambiciózními a vyváženými obchodními dohodami je klíčem k zajištění konkurenceschopnosti a odolnosti evropských přístavů a k růstu, pracovním příležitostem a sociální prosperitě v Evropě; zdůrazňuje, že dlouhodobá konkurenceschopnost Evropy závisí na tom, zda na globální úrovni budou zajištěny rovné podmínky na základě pravidel;

8. uvědomuje si, že pro strategickou námořní autonomii, inovace a udržitelný růst EU, jakož i pro dosažení cíle EU stát v čele souběžné ekologické a digitální transformace jsou velmi důležité evropské kapacity v oblasti konstrukce plavidel; domnívá se, že pro zachování a podporu evropské námořní průmyslové základny má zásadní význam nařízení EU o zahraničních subvencích a autonomní nástroje;
9. připomíná, že EU musí nalézt rovnováhu mezi snahou o přilákání zahraničních investic a obranou své kritické infrastruktury, včetně integrity svých přístavů;
10. konstatuje, že provoz a další rozvoj evropských přístavů je složitou otázkou, která vyžaduje vhodný přístup napříč řadou funkčních dimenzí, a to nejen pokud jde o infrastrukturu nebo nástavbu, ale především pokud jde o obchodní vztahy, bezpečnost a informační systémy;
11. zdůrazňuje, že důsledná evropská strategie pro přístavy má zásadní význam pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže; podporuje větší spolupráci mezi evropskými přístavy a odstranění škodlivých praktik, jako je například podhodnocování cen;
12. je znepokojen tím, že přístavy mimo EU by se mohly dopouštět nekalé hospodářské soutěže, neboť jsou vyňaty z uplatňování systému obchodování s emisemi v evropské námořní dopravě;
13. konstatuje, že provádění nedávno prosazených nebo připravovaných právních předpisů EU, a to i v oblasti obchodu, vyžaduje účinné prosazování ze strany EU a jejích členských států, jakož i trvalé investice a odbornou přípravu pro provozovatele přístavů a přístavní orgány, a to i pokud jde o povinnosti vyplývající z balíčku „Fit for 55“, nebo umožnění evropským přístavům, aby se podílely na ekologické transformaci a uspokojily poptávku v klíčových oblastech, jako je dovoz vodíku; připomíná význam rovných podmínek na celosvětové úrovni v této klíčové oblasti;
14. zdůrazňuje, že je třeba zajistit dostatečné zdroje pro pohraniční a celní orgány, aby mohly lépe prosazovat právní předpisy EU;
15. připomíná, že do roku 2030 chce EU dovést 10 milionů tun zeleného vodíku a že k dosažení tohoto cíle je v zájmu evropské strategie pro přístavy nezbytné urychleně vytvořit komplexní strategii dovozu, koordinace a rozvoje infrastruktury; konstatuje, že se Zelenou dohodou pro Evropu a aktualizovanými energetickými strategiemi se evropské přístavy stávají klíčovými energetickými uzly, a proto musí být tato nově vznikající úloha uznána a náležitě zdůrazněna v budoucích strategiích financování a rozvoji infrastruktury;
16. dále zdůrazňuje, že je třeba, aby programy EU podporovaly přístavy jako uzly v souladu s Nástrojem pro propojení Evropy a prosazovaly digitální a ekologickou transformaci v oblastech, jako je elektrifikace, investice na technologie 5/6G a vodík;

17. uznává, že v některých případech mohou zahraniční obchod a investice vytvářet bezpečnostní rizika, a to zvláště pokud jde o zahraniční vlastnictví kritické infrastruktury EU, včetně evropských přístavů, kontrolu nad ní nebo přístup k ní; v této souvislosti bere na vědomí zvláštní povahu některých přístavů, které nejen poskytují logistickou infrastrukturu, ale také přispívají k evropskému obrannému systému; vyzývá k větší ostražitosti a větší koordinaci na úrovni EU, a to i pokud jde o snazší sdílení informací a příslušné bezpečnostní pokyny pro vnitrostátní a soukromé provozovatele; vybízí vnitrostátní orgány členských států EU, aby ochraně kritické infrastruktury přikládaly vysokou prioritu;
18. domnívá se, že je proto třeba důkladně posuzovat zahraniční investice do základní a kritické infrastruktury, které by mohly umožnit reálnou účast na řízení přístavu nebo přímou nebo nepřímou kontrolu nad ním; zdůrazňuje, že je třeba se vyhnout zahraničním investicím od státem podporovaných společností nebo ze státních dotací ve všech formách, které umožňují reálnou účast na řízení přístavu nebo přímou či nepřímou kontrolu nad ním; domnívá se, že v zájmu posílení odolnosti Evropy musí být zajištěna hospodářská soutěž za rovných podmínek a že rovné podmínky a konkurenceschopnost Evropy nesmí být oslabovány zahraničními dotacemi narušujícími hospodářskou soutěž v evropských přístavech;
19. zdůrazňuje, že čínské společnosti vlastněné státem se snažily získat většinový nebo kontrolní podíl v řadě evropských přístavů a v současné době mají podle odhadů celkovou nebo částečnou kontrolu nad více než 14 přístavy v Evropské unii a 10 % činností evropské lodní dopravy; varuje, že se tak děje nejen z pouhých hospodářských zájmů, ale že tyto investice jsou rovněž součástí tzv. „mezinárodní správy oceánů“ čínské vlády, která se promítá do politik, jako je iniciativa „Jeden pás, jedna cesta“, což je strategie, jejímž cílem je získat vliv na evropskou klíčovou námořní infrastrukturu, a představuje zvláštní otázku hospodářské bezpečnosti, která má v současném kontextu geopolitické konkurence značný význam; je přesvědčen, že dvoustranné obchodní a investiční vztahy mezi EU a Čínou mají strategický význam, přinášejí strategické výzvy a je třeba, aby se zakládaly na pravidlech, jejichž jádrem je mnohostranný obchodní systém a zásada reciprocity, a aby Evropa měla kontrolu nad kritickou infrastrukturou; v této souvislosti zdůrazňuje očekávání, že Čína podpoří ambiciózní reformu WTO; trvá na větší reciprocitě a zasazuje se o to, aby EU přijala proti nekalým čínským předpisům a praktikám důrazná opatření;
20. vybízí vnitrostátní přístavní orgány, členské státy a Evropskou komisi, aby vytvořily vhodný formát strategické spolupráce mezi evropskými přístavy, aby se minimalizovalo riziko, že je třetí subjekty budou vzájemně rozeštvávat;
21. upozorňuje na zákaz kabotáže pro evropská plavidla mezi čínskými přístavy a mezi přístavy USA a vyzývá k větší reciprocitě a k zavedení mechanismu přezkumu reciprocity v celé EU, který by umožnil EU určit míru otevřenosti zahraničních trhů pro evropské lodní dopravce;
22. opakuje, že nezávislost, konkurenceschopnost a bezpečnost evropských přístavů musí být spolu s další důležitou obchodní infrastrukturou nedílnou součástí evropské strategie

hospodářské bezpečnosti<sup>1</sup>, v souladu s paradigmatem EU v oblasti snižování rizik;

23. zdůrazňuje, že evropská strategie pro přístavy musí zahrnovat opatření, která zabrání tomu, aby oligopol v linkové lodní dopravě dominoval logistice na pevnině i na moři, a že v zájmu spravedlivé hospodářské soutěže a rovných podmínek musí být okamžitě ukončeno současné daňové zvýhodnění společností linkové dopravy; konstatuje, že toto příznivé zacházení poskytlo těmto společnostem tržní sílu, která jim umožnila expandovat do dalších segmentů logistiky, a že tento nepoměr v hospodářské soutěži a daňových předpisech umožňuje dominantním subjektům v kontejnerové přepravě uplatňovat nepatřičný vliv na přístavní a vnitrozemskou logistiku;
24. zdůrazňuje strategický význam a hospodářský potenciál Arktidy, a tudíž potřebu EU lépe porozumět arktickému námořnímu průmyslu a přilákat do této oblasti nové investice;
25. vyzývá k tomu, aby byl lodím, které plují z některého z přístavů v Ruské federaci nebo do něj míří, odepřen přístup do všech přístavů EU, s výjimkou nezbytných opodstatněných humanitárních důvodů;
26. připomíná, že nařízení o prověřování přímých zahraničních investic<sup>2</sup> řeší rizika pro bezpečnost a veřejný pořádek vyplývající z investic ze zemí mimo EU, včetně rizik pro evropské přístavy;
27. se zájmem očekává nadcházející přezkum nařízení o prověřování přímých zahraničních investic; vyzývá Komisi, aby předložila ambiciózní legislativní návrh, který by adekvátně řešil všechny mezery, jež se při provádění nařízení o prověřování přímých zahraničních investic objevily, a to i s ohledem na kritickou evropskou infrastrukturu; vyzývá k vytvoření posíleného nástroje s větší konzistentností, pokud jde o definice, rozsah a procesní aspekty vnitrostátních prověřovacích mechanismů; vybízí členské státy, které nepřijaly vnitrostátní prověřovací mechanismy, aby tak neprodleně učinily; domnívá se, že posouzení na základě nařízení o prověřování přímých zahraničních investic by měla být prováděna v přiměřeném časovém rámci a měla by respektovat důvěrnost během procesu prověřování, aby byla zajištěna právní jistota pro potenciální investory a zúčastněné strany a zaručena přitažlivost Evropy pro nové investice;
28. zdůrazňuje významnou úlohu, kterou by strategie Global Gateway mohla hrát při posilování sítě evropských přístavů se třetími zeměmi, usnadňování obchodu a rozšiřování investičních příležitostí, a tím i vytváření vzájemně prospěšných partnerství a podpoře udržitelných hodnotových řetězců; připomíná úlohu hospodářské diplomacie, včetně jejího parlamentního rozměru, při podpoře těchto stěžejních evropských iniciativ a posilování mezinárodních partnerství pro odolný, udržitelný a diverzifikovaný obchod;
29. v této souvislosti zdůrazňuje, že tato strategie musí rovněž přispět k posílení partnerských zemí, a zejména jejich nezávislosti, pokud jde o kritickou strategickou

---

<sup>1</sup>[Společné sdělení](#) Evropské komise a vysokého představitele ze dne 20. června 2023 o „Strategii evropské hospodářské bezpečnosti“ (JOIN(2023)0020).

<sup>2</sup> [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2019/452](#) ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

infrastrukturu, aby se zabránilo tomu, že tyto země budou pod kontrolou zahraničních investorů s nejednoznačnými cíli.

30. znovu zdůrazňuje, že je důležité zajistit konkurenceschopnost evropských přístavů, včetně souvisejících technologických inovací a dovedností pro obchodní politiku EU; zastává názor, že komplexní evropská strategie pro přístavy musí zajistit soudržnost, stabilitu a předvídatelnost strategické oblasti růstu a podporovat potenciál rozvoje evropských provozovatelů, stavitelů lodí a námořníků; je přesvědčen, že taková strategie by byla v souladu se sdělením Komise o hospodářské bezpečnosti a posílila by odolnost dodavatelských řetězců zvýšením vnitřní síly, spolu s rozměry nabídky a poptávky hodnotových řetězců pro tuto kritickou infrastrukturu;
31. zdůrazňuje význam zdravého, konkurenceschopného a diverzifikovaného námořního a logistického prostředí pro přístavy; poukazuje však na rostoucí tržní sílu malého počtu zúčastněných stran, zejména lodních linek, která může ovlivnit spravedlivou rovnováhu sil a rovné podmínky mezi různými subjekty v přístavním ekosystému; zdůrazňuje proto význam účinného a včasného dialogu mezi přístavy a dalšími zúčastněnými stranami v oblasti logistiky s cílem zajistit dobře fungující dodavatelské řetězce a zabránit uvízlým aktivům.
32. zdůrazňuje, že je důležité již dnes vnímat ukrajinské přístavy a terminály jako nedílnou součást evropského přístavního a obchodního systému. oceňuje podporu, kterou evropští provozovatelé těchto přístavů poskytují od vypuknutí války svým místním zaměstnancům; uznává závažné finanční problémy, kterým tito provozovatelé v současné době čelí v důsledku nezákonné války Ruska na Ukrajině; domnívá se, že tyto přístavy a terminály mohou – a měly by – hrát klíčovou úlohu při obnově země;
33. v této souvislosti zdůrazňuje, že je důležité posílit úlohu evropských přístavů při usnadňování tranzitu obilí pocházejícího z Ukrajiny s cílem ulevit přetíženým kontinentálním trasám, a přispět tak k tomu, aby se ukrajinské obilí dostalo do třetích zemí, které jej potřebují.
34. zdůrazňuje, že je důležité zachovat konkurenceschopnost evropských přístavů a zajistit důkladné posouzení legislativních opatření, která mohou vést k přelévání obchodních aktivit a ztrátě konkurenceschopnosti ve prospěch přístavů mimo EU; domnívá se, že evropské přístavy musí být dále posilovány, a to i na úrovni EU, aby mohly hrát kritickou a zásadní úlohu jako brány pro obchod a partneři při transformaci energetiky;
35. zdůrazňuje, že EU a její členské státy mají k dispozici důležitý soubor autonomních legislativních nástrojů, které jim umožní zajistit integritu svých přístavů;
36. domnívá se, že dobře fungující celní unie má zásadní význam pro konkurenceschopnost, udržitelnost a odolnost EU; domnívá se, že reformovaná a posílená celní unie se společným celním kodexem zachová integritu jednotného trhu, pomůže zachovat konkurenceschopnost EU v rámci souběžné ekologické a digitální transformace a zabráni nekalé hospodářské soutěži mezi evropskými přístavy;
37. zdůrazňuje, že rozdíly v politikách celních postupů v místech vstupu do celní unie EU často narušují obchodní toky a ohrožují integritu evropského jednotného trhu;

38. připomíná, že je nutné zavést ve všech evropských přístavech harmonizované celní kontroly, aby se zabránilo rozdílnému uplatňování hygienických norem nebo norem náležité péče; trvá na tom, aby Komise zajistila, aby celní kontroly v celé EU dodržovaly tytéž normy, a to prostřednictvím přímého jednotného mechanismu celní kontroly, v koordinaci s členskými státy a v plném souladu se zásadou subsidiarity.



**PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB  
OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL PODNĚTY**

Při vypracovávání stanoviska až do okamžiku jejího přijetí ve výboru obdržel zpravodaj podněty od těchto subjektů nebo osob:

<b>Entity and/or person</b>
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

The list above is drawn up under the exclusive responsibility of the rapporteur.

## INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Datum přijetí</b>	28.11.2023
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 34 -: 0 0: 0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</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 přítomní při konečném hlasování</b>	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

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

0	-

0	0

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se