



**2023/2059(INI)**

28.11.2023

# **NUOMONĖ**

Tarptautinės prekybos komiteto

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

Išsamios Europos uostų strategijos kūrimas  
(2023/2059(INI))

Nuomonės referentas: Iuliu Winkler

PA\_NonLeg

## PASIŪLYMAI

Tarptautinės prekybos komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo rekomendacijos projektą įtraukti šiuos pasiūlymus:

- A. kadangi Europos uostai yra pagrindinė ES ir pasaulinės prekybos arterija – 74 proc. prekių pasiekia ES arba ją palieka jūra; kadangi uostai ne tik atlieka strateginę funkciją, bet ir vis svarbesnį vaidmenį kaip Europos regionų socialinio ir ekonominio augimo, taip pat energijos tiekimo, gamybos, saugojimo ir aprūpinimo ja bei transporto ir pramonės žalinimo garantas;
  - B. kadangi uostai yra ne tik galutinės prekybos srautų paskirties vietos, bet ir tarptautinių vertės ir tiekimo grandinės tinklų ir regioninių prekybos srautų mazgai, greta geležinkelių, kelių ir oro transporto jungčių, ir jiems reikia skirti tokį patį dėmesį, kiek tai susiję su saugumu, atsparumu ir konkurencingumu;
1. pabrėžia Europos uostų, kaip ypatingos svarbos infrastruktūros objektų, vaidmenį ES dedant pastangas siekiant didinti tiekimo grandinės atsparumą, ypač svarbiausiose srityse, susijusiose su dvejopa žaliąja ir skaitmenine pertvarka, ir didinant energetinį saugumą; pabrėžia, kad pandemijos metu uostai atliko nepaprastai svarbų vaidmenį užtikrinant tiekimo ekstremaliųjų situacijų atvejais grandinių tęstinumą;
  2. pabrėžia, kad naujomis geopolitinėmis aplinkybėmis, susiklosčiusiomis dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą, uostai atlieka esminį vaidmenį užtikrinant prekybos maršrutų ir tiekimo grandinių veikimą ir kuriant naujus alternatyvius maršrutus, įskaitant humanitarinius koridorius ir solidarumo koridorius, sykiu didinant atsparumą per įvairinimą; be to, pabrėžia, kad Europos uostai yra nepaprastai svarbūs užtikrinant energijos tiekimą ir mažinant energetinę priklausomybę nuo Rusijos ir toliau bus labai svarbūs trumpuoju laikotarpiu modernizuojant Europos energijos tiekimą, nes bus skatinama alternatyvių dujų tiekimo maršrutų plėtra ir didinamas dujų laikymas; kartu pabrėžia, kad uostai atliks svarbų vaidmenį didinant transporto, pramonės ir energijos gamybos žalinimą;
  3. pripažįsta, kad su Rusija besiribojančios valstybės narės susiduria su naujų formų logistiniais iššūkiais ir, kadangi gerai veikiantys uostai yra nepaprastai svarbūs siekiant įveikti šiuos iššūkius, ES turėtų skirti ypač daug dėmesio šių valstybių narių uostams;
  4. pabrėžia, kad uostai yra pagrindinis augimo variklis, tačiau jie taip pat gali būti strateginis pažeidžiamumo šaltinis, kuriam ES lygmeniu reikia skirti prioritetinį dėmesį;
  5. pažymi, kad Europos uostai daro poveikį regioninei ekonomikai ir visuomenei ir jiems kyla didelė saugumo rizika; pabrėžia, kad Europos uostai, kaip valstybių narių ypatingos svarbos objektai, turėtų būti ypač apsaugoti;
  6. mano, kad, norint įgyvendinti ES tikslą siekti tarptautinės taisyklėmis grindžiamos prekybos, kuri būtų naudinga ekonomikos augimui ir gerovei visame pasaulyje, būtina plėtoti Europos uostus;
  7. pabrėžia, kad atvira, sąžininga, tvari ir ryžtinga ES prekybos politika drauge su plataus

užmojo subalansuotais prekybos susitarimais yra nepaprastai svarbi Europos uostų konkurencingumui ir atsparumui, taip pat Europos ekonomikos augimui, užimtumui ir socialinei gerovei; pabrėžia, kad ilgalaikis Europos konkurencingumas priklauso nuo visuotinių, taisyklėmis grindžiamų vienodų sąlygų;

8. pripažįsta, kad Europos jūrų gamybos pajėgumai yra nepaprastai svarbūs atsižvelgiant į ES jūrų strateginį savarankiškumą, inovacijas ir tvarų augimą, taip pat siekiant įgyvendinti ES užmojus vadovauti dvejopai žaliajai ir skaitmeninei pertvarkai; mano, kad ES reglamentas dėl užsienio subsidijų ir autonominių priemonių yra labai svarbus siekiant išsaugoti ir skatinti Europos jūrų pramoninę bazę;
9. primena, kad ES turi rasti pusiausvyrą tarp užsienio investicijų pritraukimo ir ypatingos svarbos infrastruktūros, įskaitant jos uostų vientisumą, gynimo;
10. pažymi, kad Europos uostų veikimas ir tolesnė plėtra yra sudėtingas klausimas, kuriam spręsti reikia tinkamo požiūrio, apimančio įvairius funkcinius aspektus, ne tik infrastruktūros ar antžeminės infrastruktūros, bet ypač prekybos santykių, saugumo ir IT sistemų aspektus;
11. pabrėžia, kad nuosekli Europos uostų strategija yra nepaprastai svarbi siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją; ragina stiprinti Europos uostų bendradarbiavimą ir panaikinti žalingą praktiką, pvz., per žemos kainos nustatymą;
12. yra susirūpinęs dėl galimai nesąžiningos konkurencijos su ne ES uostais, nes jiems netaikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, kuri taikoma Europos jūrų transporto sektoriui;
13. pažymi, kad siekiant įgyvendinti neseniai priimtus arba rengiamus ES teisės aktus, be kita ko, prekybos srityje, reikia, kad ES ir valstybės narės veiksmingai užtikrintų įgyvendinimą, taip pat reikia ilgalaikių investicijų ir mokymų uostų veiklos vykdytojams ir valdžios institucijoms, be kita ko, kiek tai susiję su pareigomis, atsirandančiomis dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio, arba su sąlygų ES uostams dalyvauti žaliojoje pertvarkoje sudarymu, taip tenkinant paklausą tokiose svarbiose srityse kaip vandenilio importas; primena, kaip svarbu yra visame pasaulyje užtikrinti vienodas sąlygas šioje srityje;
14. pabrėžia, kad reikia užtikrinti pakankamus išteklius sienų kontrolės ir muitinio tikrinimo institucijoms, kad jos galėtų geriau užtikrinti vykdymą;
15. primena, kad ES siekia iki 2030 m. importuoti 10 mln. tonų žaliojo vandenilio ir kad norint pasiekti šį tikslą Europos uostų strategijai būtina išsami importo, koordinavimo ir infrastruktūros plėtros strategija, kuri turėtų būti nedelsiant parengta; pažymi, kad pagal Europos žaliąjį kursą ir atnaujintas energetikos strategijas Europos uostai tampa pagrindiniais energetikos centrais, todėl šis naujas vaidmuo turi būti pripažintas ir tinkamai akcentuojamas būsimose finansavimo strategijose ir plėtojant infrastruktūrą;
16. taip pat pabrėžia, kad pagal ES programas reikia remti uostus kaip centrus, vadovaujantis Europos infrastruktūros tinklų priemone, skatinant skaitmeninę ir žaliąją pertvarką tokiose srityse kaip elektrifikacijos, 5 / 6G investicijų ir vandenilio;

17. pripažįsta, kad tam tikrais atvejais dėl užsienio prekybos ir investicijų gali atsirasti pažeidžiamumas saugumo srityje, visų pirma tais atvejais, kai ES ypatingos svarbos infrastruktūros objektai, įskaitant Europos uostus, priklauso užsienio subjektams, yra jų kontroliuojami ar naudojami; atsižvelgdamas į tai, atkreipia dėmesį į ypatingą kai kurių uostų, kurie ne tik užtikrina logistikos infrastruktūrą, bet ir prisideda prie Europos gynybos sistemos, pobūdį; ragina užtikrinti didesnę budrumą ir daugiau koordinavimo ES lygmeniu, be kita ko, kiek tai susiję su palankesnių sąlygų keistis informacija sudarymu ir atitinkamomis saugumo gairėmis nacionaliniams ir privatiems veiklos vykdytojams; ragina ES valstybių narių nacionalines valdžios institucijas teikti pirmenybę ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsaugai;
18. mano, kad užsienio investicijos į pagrindinius ir ypatingos svarbos infrastruktūros objektus, kurios galėtų sudaryti sąlygas faktiškai dalyvauti valdant uostą arba jį (tiesiogiai ar netiesiogiai) kontroliuoti, turėtų būti kruopščiai tikrinamos; pabrėžia, kad turi būti vengiama užsienio investicijų iš valstybės remiamų įmonių arba visų formų valstybės subsidijų, kurios sudaro sąlygas faktiškai dalyvauti valdant uostą arba tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti uosto valdymą; mano, jog siekiant didinti Europos atsparumą turi būti užtikrinta konkurencija vienodomis sąlygomis ir negalima leisti, kad iškreipiančios užsienio subsidijos Europos uostuose pakenktų vienodoms sąlygoms ir Europos konkurencingumui;
19. pabrėžia, kad Kinijos valstybinės įmonės siekė įsigyti daugumą akcijų arba kontrolinį akcijų paketą daugelyje Europos uostų: apskaičiuota, kad šiuo metu jos visiškai arba iš dalies kontroliuoja 14 Europos Sąjungos uostų ir 10 proc. Europos laivybos veiklos; įspėja, kad tai daroma ne tik siekiant paprastų ekonominių interesų – šios investicijos taip pat yra dalis Kinijos vyriausybės vadinamojo tarptautinio vandenynų valdymo, kuris atspindimas politikoje, pvz., iniciatyvoje „Viena juosta, vienas kelias“, o tai yra strategija, kuria siekiama daryti įtaką pagrindinei Europos laivyno infrastruktūrai, ir išskirtinis ekonominio saugumo klausimas, itin svarbus dabartinėmis geopolitinės konkurencijos sąlygomis; yra įsitikinęs, kad ES ir Kinijos dvišaliai prekybos ir investicijų santykiai yra strategiškai svarbūs, kelia strateginių iššūkių ir turėtų būti grindžiami taisyklėmis, kurių pagrindas būtų daugiašalė prekybos sistema ir abipusiškumo principas, ir Europai aiškiai kontroliuojant savo ypatingos svarbos infrastruktūrą; atsižvelgdamas į tai, pabrėžia, kad tikimasi, jog Kinija remis plataus užmojo PPO reformą; primygtinai reikalauja didesnio abipusiškumo ir pasisako už ryžtingus ES veiksmus kovojant su nesąžiningomis Kinijos taisyklėmis ir praktika;
20. ragina nacionalines uosto administracijas, valstybes nares ir Europos Komisiją sukurti tinkamą strateginio Europos uostų bendradarbiavimo formą, kad būtų kuo labiau sumažinta rizika, jog tretieji subjektai savo naudai bandys juos supriešinti;
21. pabrėžia, kad draudžiamas Europos laivų kabotažas tarp Kinijos uostų ir tarp JAV uostų, ir ragina didinti abipusiškumą bei nustatyti ES masto abipusiškumo peržiūros mechanizmą, kuris leistų ES nustatyti užsienio rinkų atvirumo Europos ekspeditoriams lygį;
22. pakartoja, kad, vadovaujantis ES rizikos mažinimo paradigma, Europos uostų bei kitų su prekyba susijusių ypatingos svarbos infrastruktūros objektų nepriklausomumas, konkurencingumas ir saugumas turi būti neatsiejama Europos ekonominio saugumo

strategijos<sup>1</sup> dalis;

23. pabrėžia, kad į Europos uostų strategiją turi būti įtrauktos priemonės, kuriomis būtų užkirstas kelias linijinės laivybos bendrovių oligopoliumi dominuoti tiek sausumoje, tiek jūroje vykdomoje logistikos veikloje, ir kad siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir vienodas sąlygas, dabartinė lengvatinė apmokestinimo tvarka linijinės laivybos bendrovėms turi būti nedelsiant panaikinta; pažymi, kad dėl šios palankios tvarkos šios bendrovės įgijo įtaką rinkoje, todėl jos galėjo išsiplėsti ir į kitus logistikos sektoriaus segmentus, ir kad dėl tokio konkurencijos ir mokesčių reguliavimo skirtumų dominuojantys konteinervežių subjektai gali daryti nederamą įtaką uostų ir nuo pakrantės nutolusių teritorijų logistikai;
24. pabrėžia strateginę Arkties regiono svarbą ir ekonominį potencialą, taigi ir būtinybę ES gerinti savo supratimą apie Arkties jūrų pramonę ir pritraukti naujų investicijų į šį regioną;
25. ragina į visus ES uostus neleisti įplaukti laivams, kurių paskutinis ar kitas įplaukimo uostas yra Rusijos Federacijoje, išskyrus tuos atvejus, kai esama pagrįstų humanitarinių priežasčių;
26. primena, kad Reglamente dėl tiesioginių užsienio investicijų tikrinimo (TUI tikrinimo reglamentas)<sup>2</sup> atsižvelgiama į riziką saugumui ir viešajai tvarkai, kylančią dėl investicijų iš ES nepriklausančių valstybių, įskaitant riziką, susijusią su Europos uostais;
27. laukia būsimos TUI tikrinimo reglamento peržiūros; ragina Komisiją pateikti plataus užmojo pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų tinkamai šalinamos visos spragos, atsiradusios įgyvendinant TUI tikrinimo reglamentą, be kita ko, susijusios su Europos ypatingos svarbos infrastruktūra; ragina sustiprinti priemonę užtikrinant didesnę nacionalinių tikrinimo mechanizmų nuoseklumą, kiek tai susiję su apibrėžtimis, taikymo sritimi ir procedūriniais aspektais; ragina valstybes nares, kurias dar nėra patvirtinusios nacionalinių tikrinimo mechanizmų, nedelsiant tai padaryti; mano, kad vertinimai vadovaujantis TUI tikrinimo reglamentu turėtų būti atliekami per pagrįstą laikotarpį ir laikantis konfidencialumo tikrinimo proceso metu, siekiant užtikrinti teisinį tikrumą galimiems investuotojams ir suinteresuotiesiems subjektams bei išsaugoti Europos patrauklumą naujoms investicijoms;
28. pabrėžia, kad strategija „Global Gateway“ galėtų žymiai prisidėti stiprinant Europos uostų tinklą su trečiosiomis valstybėmis, sudarant palankesnes sąlygas prekybai ir plečiant investavimo galimybes, taip sukuriant abipusiškai naudingas partnerystes ir skatinant tvarias vertės grandines; primena ekonominės diplomatijos, įskaitant jos parlamentinį aspektą, vaidmenį skatinant tokias pavyzdines Europos iniciatyvas ir stiprinant tarptautines partnerystes siekiant atsparios, tvarios ir diversifikuotos prekybos;
29. atsižvelgdamas į tai pabrėžia, kad ši strategija taip pat turi padėti stiprinti šalis partneres,

---

<sup>1</sup> 2023 m. birželio 20 d. Europos Komisijos ir vyriausiojo įgaliojimo [bendras komunikatas](#) dėl Europos ekonominio saugumo strategijos (JOIN(2023)0020).

<sup>2</sup> 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamentas \(ES\) 2019/452](#), kuriuo nustatoma tiesioginių užsienio investicijų į Sąjungą tikrinimo sistema (OL L 79I, 2019 3 21, p. 1).

visų pirma jų nepriklausomumą, kiek tai susiję su ypatingos svarbos strategine infrastruktūra, siekiant užkirsti kelią tam, kad jos nebūtų kontroliuojamos užsienio investuotojų, turinčių dviprasmiškų tikslų;

30. dar kartą akcentuoja Europos uostų konkurencingumo užtikrinimo svarbą, įskaitant susijusias technologines inovacijas ir įgūdžius, ES prekybos politikai; teigia, kad išsami Europos uostų strategija turi užtikrinti nuoseklumą, stabilumą ir nuspėjamumą strateginėje ekonomikos augimo srityje bei skatinti Europos veiklos vykdytojų, laivų statytojų ir jūrininkų raidos galimybes; yra įsitikinęs, kad tokia strategija atitiktų Komisijos komunikatą dėl ekonominio saugumo, nes būtų didinamas tiekimo grandinių atsparumas didinant vidinę stiprybę, taip pat tokių ypatingos svarbos infrastruktūros objektų vertės grandinių pasiūlos ir paklausos aspektus;
31. pabrėžia geros būklės, konkurencingos ir diversifikuotos jūrų ir logistikos aplinkos svarbą uostams; vis dėlto atkreipia dėmesį į didėjančią nedidelio suinteresuotųjų subjektų skaičiaus, visų pirma laivybos linijų, įtaką rinkoje, kuri gali daryti poveikį įvairių uosto ekosistemos dalyvių vienodoms sąlygoms ir sąžiningai galios pusiausvyrai; todėl pabrėžia veiksmingo ir savalaikio uostų ir kitų logistikos srities suinteresuotųjų subjektų dialogo svarbą siekiant užtikrinti gerai veikiančias tiekimo grandines ir išvengti turto neišnaudojimo;
32. pabrėžia, kad svarbu net ir šiandien Ukrainos uostus ir terminalus laikyti neatsiejama Europos uostų ir prekybos sistemos dalimi; labai teigiamai vertina paramą, kurią šių uostų Europos operatoriai suteikė savo vietos darbuotojams nuo karo pradžios; pripažįsta, kad šie operatoriai šiuo metu dėl neteisėto Rusijos karo Ukrainoje susiduria su dideliais finansiniais sunkumais; mano, kad šie uostai ir terminalai gali ir turėtų atlikti pagrindinį vaidmenį atkuriant šalį;
33. atsižvelgdamas į tai pabrėžia, kad svarbu stiprinti Europos uostų vaidmenį palengvinant Ukrainos kilmės grūdų tranzitą, kad būtų atlaisvinti žemyninės dalies maršrutai ir taip prisidedama prie Ukrainos grūdų vežimo į trečiąsias valstybes, kurioms jų reikia;
34. pabrėžia, kad svarbu išsaugoti Europos uostų konkurencingumą ir užtikrinti patikimą teisėkūros priemonių, kurios galėtų lemti verslo nutekėjimą ir konkurencingumo praradimą už ES ribų esančių uostų naudai, vertinimą; mano, kad Europos uostams reikia suteikti dar daugiau galių, be kita ko, ES lygmeniu, kad jie galėtų atlikti itin svarbų ir esminį prekybos vartų ir partnerių vykdant energetikos pertvarką vaidmenį;
35. atkreipia dėmesį į svarbų autonominių teisėkūros priemonių rinkinį, kuriuo gali naudotis ES ir jos valstybės narės, kad būtų užtikrintas jos uostų vientisumas;
36. mano, kad gerai veikianti muitų sąjunga yra nepaprastai svarbi ES konkurencingumui, tvarumui ir atsparumui; mano, kad reformuotoje ir sustiprintoje muitų sąjungoje, kurioje taikomas bendras muitinės kodeksas, bus išsaugotas bendrosios rinkos vientisumas, ir ji padės toliau užtikrinti ES konkurencingumą vykdant dvejopą žaliąją ir skaitmeninę pertvarką ir išvengti nesąžiningos Europos uostų konkurencijos;
37. pabrėžia, kad muitinės procedūrų politikos skirtumai ES įvežimo į muitų sąjungą punktuose dažnai iškraipo prekybos srautus ir kelia pavojų ES bendrosios rinkos vientisumui;

38. primena, kad svarbu visuose Europos uostuose įdiegti suderintą muitinį tikrinimą, kad būtų išvengta skirtingo sanitarinių ar išsamaus patikrinimo standartų taikymo; primygtinai ragina, kad Komisija užtikrintų, jog muitinis tikrinimas visoje ES būtų vykdomas laikantis tų pačių standartų ir tuo tikslu būtų taikomas tiesioginis bendras muitinio tikrinimo mechanizmas, koordinuojant veiksmus su valstybėmis narėmis ir visapusiškai laikantis subsidiarumo principo.



**PRIEDAS. SUBJEKTAI AR ASMENYS, IŠ KURIŲ NUOMONĖS REFERENTAS  
GAVO INFORMACIJOS**

Nuomonės referentas, rengdamas šią nuomonę, iki jos priėmimo komitete gavo informacijos iš šių subjektų ar asmenų:

| <b>Subjektas ir (arba) asmuo</b>                    |
|---|
| Europos jūrų uostų organizacija                     |
| Europos privačių uosto veiklos vykdytojų federacija |

Šį sąrašą parengė ir visą atsakomybę už jį prisiima nuomonės referentas.

## INFORMACIJA APIE PRIĖMIMĄ NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE

|  |  |
|--|--|
| <b>Priėmimo data</b>   | 28.11.2023   |
| <b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>                                | +: 34<br>-: 0<br>0: 0  |
| <b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</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>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai</b> | Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz   |

## GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE

|           |  |
|-----------|--|
| <b>34</b> | <b>+</b>   |
| 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   |

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

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

Sutartiniai ženklai:

+ : už

- : prieš

0 : susilaikė