



A9-0443/2023

15.12.2023

JELENTÉS

egy átfogó európai kikötői stratégia kialakításáról
(2023/2059(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Tom Berendsen

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	16
MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK JEGYZÉKE, AMELYEKTŐL, ILLETVE AKIKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT	18
VÉLEMÉNY A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	19
INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL	28
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN.....	29

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

egy átfogó európai kikötői stratégia kialakításáról (2023/2059(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre, különösen annak XVIII. címére,
- tekintettel a „Tengerészeti biztonság: a tiszta és korszerű hajózás meghatározó eleme” című, 2023. május 13-i bizottsági közleményre (COM(2007)0268),
- tekintettel a Bizottság és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője 2023. március 10-i közös közleményére az EU tengeri védelmi stratégiájának és az ahhoz kapcsolódó „Az Európai Unió megerősített tengeri védelmi stratégiája a folyamatosan változó tengeri fenyegetésekkel szemben” című cselekvési tervnek az aktualizálásáról (JOIN(2023)0008),
- tekintettel az Európai Tanács által 2014. június 24-én elfogadott, tengerhajózási biztonsági stratégiára vonatkozó cselekvési tervre,
- tekintettel az Európai Tanács által 2018. június 26-án elfogadott, tengerhajózási biztonsági stratégiára vonatkozó cselekvési terv felülvizsgálatáról szóló tanácsi következtetésekre,
- tekintettel a Bizottság és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője 2021. december 1-jei közös közleményére, melynek címe: A „Global Gateway” (JOIN(2021)0030),
- tekintettel a Bizottság és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője 2019. március 12-i közös közleményére, melynek címe „Az EU és Kína – stratégiai kilátások” (JOIN(2019)0005),
- tekintettel az Európai Parlamenthez, az Európai Tanácshoz és a Tanácshoz intézett, az európai gazdasági biztonsági stratégiáról szóló, 2023. június 20-i közös közleményre (JOIN(2023)0020),
- tekintettel az európai zöld megállapodás megvalósításáról szóló, „Irány az 55%!” elnevezésű, 2021. július 14-i bizottsági csomagra,
- tekintettel az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Felelős 21. Konferenciáján (COP21) Párizsban, 2015. december 12-én elfogadott megállapodásra (Párizsi Megállapodás),
- tekintettel „A 2030-ig tartó időszakra szóló uniós biodiverzitási stratégia: Hozzuk vissza a természetet az életünkbe!” című, 2020. május 20-i bizottsági közleményre (COM(2020)0380),

- tekintettel az árvízcockázatok értékeléséről és kezeléséről szóló 2007. október 23-i 2007/60/EK irányelvre,
- tekintettel a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról szóló 2018. december 11-i (EU) 2018/2001 irányelvre,
- tekintettel a Bizottság 2013. május 23-i közleményére, melynek címe „A kikötők mint a növekedés motorjai” (COM(2010)0295),
- tekintettel a kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés elleni küzdelemre vonatkozó uniós ütemtervről szóló 2023. október 18-i bizottsági közleményre,
- tekintettel a levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó uniós szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervre,
- tekintettel a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvre (2022/0347(COD) [tárgyalás alatt],
- tekintettel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről és a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹,
- tekintettel a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról és a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendeletre²,
- tekintettel a kritikus szervezetek rezilienciájáról és a 2008/114/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2022. december 14-i (EU) 2022/2557 európai parlamenti és tanácsi irányelvre³,
- tekintettel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁴,
- tekintettel az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról szóló, 2019. március 19-i (EU) 2019/452 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁵,
- tekintettel a belső piacot torzító külföldi támogatásokról szóló, 2022. december 14-i (EU) 2022/2560 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁶,
- tekintettel a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló, 2017. február 15-i (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁷,

¹ [HL L 234., 2023.9.22., 1. o.](#)

² [HL L 234., 2023.9.22., 48. o.](#)

³ [HL L 333., 2022.12.27., 164. o.](#)

⁴ [HL L 249., 2021.7.14., 38. o.](#)

⁵ [HL L 79I., 2019.3.21., 1. o.](#)

⁶ [HL L 330., 2022.12.23., 1. o.](#)

⁷ [HL L 57., 2017.3.3., 1. o.](#)

- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁸,
 - tekintettel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2009. szeptember 28-i 906/2009/EK bizottsági rendeletre és a Bizottsághoz intézett 2023. október 10-i közleményre annak 2024. április 25-i hatályvesztéséről,
 - tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatra (COM(2021)0812),
 - tekintettel az új EU–Kína stratégiáról szóló, 2021. szeptember 16-i állásfoglalására⁹,
 - tekintettel a hatékonyabb és tisztább tengeri szállítást célzó technikai és operatív intézkedésekről szóló, 2021. április 27-i állásfoglalására¹⁰,
 - tekintettel a kínai technológia fokozódó EU-beli jelenlétéhez kapcsolódó biztonsági fenyegetésekről és az ezek csökkentésére irányuló lehetséges uniós szintű fellépésről szóló, 2019. március 12-i állásfoglalására¹¹,
 - tekintettel a „Kínai befektetések az európai kikötői infrastruktúrába” című 2023. szeptemberi tanulmányra, melyet a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság rendelt meg¹²,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 54. cikkére,
 - tekintettel a Nemzetközi Kereskedelmi Bizottság véleményére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0443/2023),
- A. mivel kikötőink az EU kapui a világ felé, és ezért kulcsfontosságú szerepet játszanak gazdaságában, jólétet és munkahelyeket teremtenek, megkönnyítik a külkereskedelmet, kapcsolatot teremtenek a hátszaggal és biztosítják a kék gazdaság és az ipari termelés növekedését, az energetikai átállást és az energiaellátás biztonságát, valamint az EU stratégiai autonómiáját;
- B. mivel a kikötők létfontosságú közszolgáltatást nyújtanak, amit el kell ismerni és értékelni kell;
- C. mivel míg a kikötők közötti verseny hasznos, el kell kerülni, hogy a kikötők között a biztonsági költségek kárára negatív verseny alakuljon ki vagy hogy nem uniós

⁸ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.

⁹ [HL C 117., 2022.3.11., 40. o.](#)

¹⁰ [HL C 506., 2021.12.15., 12. o.](#)

¹¹ [HL C 23., 2021.1.21., 2. o.](#)

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

szervezetek, különösen az állam tulajdonú, vagy államok által ellenőrzött vállalkozások beruházásai révén erősödjön a politikai befolyás vagy a külföldi ellenőrzés;

- D. mivel a nem uniós állami tulajdonú vállalkozások, illetve külföldi államok közvetlen vagy közvetett irányítása alatt álló vállalkozások stratégiaileg növelték pénzügyi és működési részesedésüket az európai kikötőkben, terminálokban, társaságokban és kikötői infrastruktúrában;
- E. mivel az Európai Unió hangsúlyozta, hogy nagyobb autonómiára törekszik a stratégiai ágazatokban, de csak mérsékelt válaszlépéseket tett a tengeri ágazatban tapasztalható kínai tényeréssel és annak biztonsági következményeivel kapcsolatban;
- F. mivel a kikötők rendkívül összetett környezetet alkotnak, sok különböző érdekelt féllel és érdekekkel, ezért a külföldi befolyás kockázatainak felismerése és értékelése nehéz, de döntő fontosságú feladat;
- G. mivel Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúja rávilágított a bizonyos nem uniós országoktól való függés elfogadhatatlan kockázatára a stratégiai ágazatokban, valamint arra, hogy elengedhetetlen a tengeri infrastruktúra és értékláncok biztonságának és rezilienciájának megerősítése a létfontosságú áruk áramlásának biztosítása érdekében;
- H. mivel a kikötők katonai és védelmi szempontból újra fontos szerephez jutottak, többek között a kikötői infrastruktúrák kettős használata révén;
- I. mivel az európai kikötők gyakran versenyeznek harmadik országok kikötőivel, amelyekben harmadik országok külföldi befektetései tovább súlyosbítják az egyenlő versenyfeltételek hiányát a versenyképesség, a fenntarthatósági normák és a munkavállalói jogok tiszteletben tartása és az adóterhek tekintetében;
- J. mivel különös figyelmet kell fordítani az átrakási tevékenységek Unión kívüli kikötőkbe való áthelyezése révén megvalósuló elkerülő magatartások negatív hatásaira, mind az uniós kikötők versenyképességének aláásása, mind a növekvő kibocsátáshelyezés tekintetében;
- K. mivel a kikötők nélkülözhetetlen szerepet játszottak az uniós válságkezelésben azáltal, hogy biztosították az ellátási láncok folytonosságát és lehetővé tették alternatív útvonalak létrehozását, többek között azáltal, hogy rövid időn belül alternatív útvonalakat hoztak létre a cseppfolyósított földgáz (LNG) ellátásának biztosítására, és növelték az európai gáztárolást;
- L. mivel a legkülső régiókban és a szigeteken a kikötők gyakran létfontosságú összeköttetést biztosítanak azáltal, hogy elsődleges társadalmi és gazdasági kapcsolatként szolgálnak az EU többi részével;
- M. mivel a kikötők elengedhetetlenek a vízi közlekedés dekarbonizációjához, figyelembe véve a zöld megállapodást és a szennyezéscsökkentési célokat, valamint a tengeri megújuló energia alapvető szerepét; mivel fontos csökkenteni a kikötők területén található hajók által okozott légszennyezést, beleértve a koromkibocsátást is;
- N. mivel a kikötői területek és a kikötői műveletek Unió-szerte ki lesznek szolgáltatva a tengerszint emelkedésének;

- O. mivel a kikötők különböző part menti tevékenységeket egyesítenek és őriznek meg a polgárok, a part menti közösségek és a tengeri környezet hasznára azáltal, hogy segítik a part menti élőhelyek fenntartását és a kikötők körüli agglomerációk levegőminőségének javítását;
- P. mivel a kikötők és az ügyfelek közötti logisztikai tervezés, illetve a hajózási útvonalak javítása révén Európa-szerte elkerülhetővé válhat a felesleges közúti szállítás; mivel a kikötők közötti együttműködés fokozása a régiókon belüli kapcsolatok javítása és az összeköttetések lerövidítése céljából a kikötői infrastruktúrába történő hatékonyabb beruházásokhoz, reziliensebb import- és exportútvonalakhoz, valamint az erőforrások, a köz- és magánforrások, valamint a kihasználatlan kapacitások hatékonyabb felhasználásához vezethet;
- Q. mivel a kikötők egy tágabb hajózási ökoszisztéma részét képezik, amely a tevékenységek széles körét foglalja magában, beleértve a hajózást, a hajógyártást, a tengeri berendezések gyártását, a belvízi hajózást és a logisztikát;
- R. mivel az európai kikötőkkel kapcsolatos multidiszciplináris és holisztikus megközelítés nyilvánvaló szükségességét a Bizottság nem ültette át konkrét intézkedésekbe, ami az idők során a kikötőkkel kapcsolatos szabályozások sokféleségét eredményezte;

Külföldi befolyás

1. kiemeli a hírszerző ügynökségek ismételt figyelmeztetéseit a nem uniós országokból származó szervezetek kritikus infrastruktúránkban és stratégiai ágazatainkban, például a kikötőkben¹³ való gazdasági jelenléte és operatív részvétele által okozott gazdasági függőség, kémkedés és szabotázs kockázataira, többek között külföldi hajók révén;
2. felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő uniós stratégiai szakpolitikai keretet az uniós kikötőkre, azok folyamataira és hátszági műveleteire gyakorolt befolyás, valamint a nem uniós országok által gyakorolt pénzügyi és operatív ellenőrzés csökkentése és korlátozása érdekében, beleértve a kikötői hatóság irányításában való részvétel és ellenőrzés eseteit is, a nyílt beruházási környezet fenntartása és a kockázatok csökkentése közötti egyensúly megtalálásának szellemében; kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kövessék nyomon a harmadik országoknak az európai szomszédságpolitika és a bővítési politika hatálya alá tartozó szomszédos országok kikötőiben való szerepvállalását is;
3. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a nem uniós országok uniós kikötőkön és különösen a TEN-T kikötőkön belüli, illetve az uniós terminálkezelésben és a globális konténerszállításban való befolyásának a tagállamokkal közösen való folyamatos nyomon követésére és az arról való beszámolásra vonatkozó keretre, és értékelje az adott nem uniós országok fellépései közötti lehetséges kapcsolatokat ezekben az ágazatokban;
4. hangsúlyozza, hogy a külföldi beruházások és különösen az állami tulajdonú vagy állami ellenőrzés alatt álló vállalkozások beruházásainak korlátozása egy tagállam egy bizonyos kikötőjében negatívan befolyásolhatja az adott kikötő versenyhelyzetét azon

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

szomszédos kikötőkhöz képest, ahol nincsenek ilyen korlátozások, ami alátámasztja, hogy közös európai kikötői stratégiára van szükség; úgy véli, hogy a külföldi befektetések uniós tagállamok közötti aszimmetrikus terjedése veszélyeztetheti az EU egységét, válságkezelési képességét és rezilienciáját; kéri a Bizottságot, hogy elemezze az európai kikötőkbe irányuló nem uniós beruházások korlátozásának esetleges hatását a helyi és uniós szintű foglalkoztatásra és kereskedelemre;

5. ösztönzi a nemzeti kikötői hatóságokat, a tagállamokat és a Bizottságot, hogy dolgozzák ki az európai kikötők közötti stratégiai együttműködés megfelelő formáját annak érdekében, hogy minimálisra csökkentsék annak kockázatát, hogy külső szereplők egymás ellen kijátsszák őket;
6. hangsúlyozza, hogy bizonyos uniós szintű védelmi mechanizmusok – például a közvetlen külföldi befektetések átvilágítása és a versenyszabályok – megléte ellenére ezek az eszközök nem elegendőek ahhoz, hogy kezeljék a külső hatalmak egyes vállalkozásokon, köztük állami tulajdonban lévő vagy állami ellenőrzés alatt álló vállalkozásokon keresztül gyakorolt növekvő gazdasági erejét, és azok nagymértékben függenek az egyes tagállamok általi végrehajtástól;
7. hangsúlyozza, hogy fokozni kell az uniós együttműködést a kritikus infrastruktúrákba irányuló azon külföldi beruházások átvilágítása és megakadályozása terén, amelyek esetében nem zárhatók ki a más tagállamokra vagy az EU egészére gyakorolt jelentős negatív hatások, és hogy az együttműködésnek ki kell terjednie a fenyegetésekkel és lehetőségekkel kapcsolatos információk megosztására is;
8. határozottan ösztönzi a Bizottságot, hogy a közvetlen külföldi befektetésekről szóló rendelet¹⁴ (FDI-rendelet) ambiciózus felülvizsgálata révén erősítse meg a kikötőkre vonatkozó védelmi intézkedések szerepét, többek között azáltal, hogy valamennyi tagállamban kötelezővé teszi a közvetlen külföldi befektetések átvilágítására szolgáló rendszert, biztosítva, hogy az átvilágítási folyamatok egyértelműek és objektívek legyenek, valamint hogy a fogalom meghatározások, a hatály és az eljárási szempontok következetesek legyenek a tagállamokban az egész EU-ra kiterjedő egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében;
9. hangsúlyozza továbbá a felülvizsgált TEN-T rendelet [xxx/2024] [47.] cikkében foglalt mechanizmus alapvető fontosságát, amely előírja, hogy a tagállamok világítsák át a harmadik országok TEN-T infrastruktúrába történő beruházásait a biztonságot, a közrendet vagy az EU stratégiai autonómiáját érintő lehetséges kockázatok szempontjából, és amelyet az FDI-rendelet rendelkezései kiegészítésének kell tekinteni, mivel ez a mechanizmus alkalmazandó mind az infrastrukturális beruházásokra (pl. egy terminál részvényeinek megszerzése), mind pedig az EU-ban egy harmadik országbeli vállalkozás által végzett infrastrukturális munkálatokra (pl. egy európai kikötő termináljának építésére irányuló közbeszerzés keretében), és lehetővé teszi továbbá, hogy más, potenciálisan érintett tagállamok is észrevételeket tegyenek az európai kikötői átvilágítást végző tagállam számára, így annak hatékony végrehajtása az érintett kikötői infrastruktúra vonatkozásában az európai kikötői stratégia sarokköve kell legyen;

¹⁴ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2019/452 rendelete \(2019. március 19.\) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról, HL L 79I., 2019.3.21., 1. o.](#)

10. hangsúlyozza a belső piacot torzító külföldi támogatásokról szóló (EU) 2022/2560 rendelet végrehajtása nyomon követésének fontosságát; kéri a Bizottságot, hogy szorosan kövesse nyomon a kikötői ágazat piacát, és szükség esetén az e rendelet 9. cikkében előírtak szerint hivatalból avatkozzon be;
11. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg és értékelje a tengeri logisztika vertikális integrációjának, a 2024-ben hatályát veszítő konzorciumokra vonatkozó csoportmentességi rendeletnek és a konténerszállító szövetségek létrehozásának hatását a nem uniós országok befolyására az uniós kikötőkben; kéri a Bizottságot, hogy szükség esetén avatkozzon be annak érdekében, hogy a kikötői ökoszisztéma valamennyi szereplője számára tisztességes versenyt, igazságos erőegyensúlyt és egyenlő versenyfeltételeket biztosítson;
12. hangsúlyozza, hogy a kínai állam ellenőrzése és/vagy befolyása alatt álló vállalkozások összesített jelenléte különösen a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózati kikötőiben és csomópontjaiban jelentős következményekkel jár az egyes csomópontok és a hálózat egészének rezilienciájára és biztonságára nézve; emlékeztet, hogy a harmadik országbeli befektetők kikötőkön belüli jelenléte akadályozhatja az okkettős felhasználását;
13. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy sürgősen végezzék el a tengeri infrastruktúrákban való kínai szerepvállalás kockázatértékelését, amely magában foglalja a munkaerőre és a környezetre gyakorolt hatás, a függőségek, illetve a Kínából az EU-ba irányuló áruszállítás és az átrakodás szűk keresztmetszeteinek értékelését, és hogy ennek az értékelésnek foglalkoznia kell más nem uniós országokkal is;
14. emlékeztet, hogy az európai tengeri és kikötői ágazatot különböző irányítási struktúrák jellemzik, amelyek eltérő módokon engedélyezik a beruházásokat, az engedélyezési és koncessziós rendszerektől kezdve a kikötői infrastruktúra tulajdonjogának megadásán át a kikötői hatóságok feletti, mindenre kiterjedő műveleti hatáskörig; e tekintetben kiemeli annak fontosságát, hogy a kikötőt üzemeltető szervek kockázatcsökkentő intézkedéseket hozzanak annak érdekében, hogy az ellenőrzést többféle olyan (üzemeltetési, társadalmi, környezeti stb.) feltétel meghatározásával biztosítsák, amelyek mellett a terminálokat üzemeltetni kell; hangsúlyozza azonban a kizárólag kikötői koncessziókon és/vagy bérleti szerződéseken alapuló megközelítés korlátait;
15. javasolja, hogy valamennyi tagállam vezessen be jogszabályokat és dolgozzon ki vészhelyzeti terveket jelentős konfliktushelyzet vagy más szükségállapot, illetve a kritikus infrastruktúrákkal való egyértelmű visszaélés vagy kettős használat esetére, ha az negatív következményekkel jár a biztonságra vagy a közrendre nézve, annak érdekében, hogy vissza lehessen vonni a kikötők, terminálok és egyéb tengeri infrastruktúrák feletti ellenőrzést, ideértve a koncessziós jogok törlését és/vagy a jog gyakorlásának felfüggesztését tulajdon és részvétel esetén;
16. jelentős állami és magánberuházásokat szorgalmaz a tengerentúli területeken és a legkülső régiókban található kikötők esetében, hogy azok a multimodális közlekedés, az energiatermelés, -tárolás és -elosztás, valamint a védelem tekintetében stratégiai klaszterré válhassanak; kéri a Bizottságot, hogy javaslatába foglaljon bele a nem uniós országok említett kikötőkön belüli befolyásának és operatív ellenőrzésének korlátozására irányuló rendelkezéseket;

Biztonság

17. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kifejezetten foglalkozzanak azzal, hogy megelőzzék és csökkentsék a kémkedés és a szabotázs kockázatát a kettős felhasználású vagy katonai funkcióval rendelkező, például a NATO által használt kikötőkben, többek között külföldi hajók révén;
18. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy foglalkozzanak a megbízható technológia alkalmazásával a tengeri logisztikában és a konténerterminálok működésében; aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy egyre nagyobb mértékben függünk nem uniós gyártóktól a kikötőkben található határvédelmi és biztonsági berendezések, valamint a hajók kirakására szolgáló daruk tekintetében, amelyek képesek adatokat gyűjteni a konténerek származási és rendeltetési helyéről; kutatási és fejlesztési beruházásokat szorgalmaz e területeken, hogy az uniós vállalkozások átvehessék a vezetést az ilyen technológiák előállításában és értékesítésében;
19. úgy véli, hogy az összetett és nagymértékben digitalizált logisztikai műveletek kiszolgáltatottsághoz vezetnek, hiszen teljes logisztikai láncok megszakadását okozhatják; ezért kéri, hogy korlátozzák és kövessék nyomon a külföldi állami tulajdonban lévő vagy befolyás alatt álló szervezetek kikötői műveletekhez és információkhoz való hozzáférését;
20. kéri a Bizottságot, hogy fordítson különös figyelmet arra, hogy a külföldi befektetések milyen fenyegetést jelenthetnek a szellemi tulajdonra nézve, különösen a kikényszerített technológiatranszferek révén;
21. hangsúlyozza, hogy kikötőinkben valamennyi szereplő esetében magas szintű kiberbiztonságra és kiberrezilienciára van szükség a kémkedés, valamint a kikötői rendszerek és műveletek súlyos zavarainak megelőzéséhez, hiszen az elmúlt években jelentősen megnőtt a kiberfenyegetések kockázata; kéri a Bizottságot, hogy végezzen további kutatásokat és gyűjtsön adatokat a nem uniós vállalkozások kritikus infrastruktúrák kiber- és adatbiztonságában való részvételéről és annak kockázatairól, valamint az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség technikai és operatív támogatásával támogassa a kikötőkre vonatkozó átfogó vészhelyzeti tervek kidolgozását; úgy véli, hogy nagy a kockázata a kiberbiztonság hiányából eredő, egyik kikötőről a másikra továbbgyűrűző kedvezőtlen hatásoknak, ezért minden tagállamnak magas szintű normákat kell fenntartania, továbbá ajánlott a bevált gyakorlatok és tapasztalatok megosztása;
22. kiemeli, hogy a tengeri és víz alatti kritikus infrastruktúrák (köztük az energiavezetékek, a kommunikációs hálózatok és a megújuló energiát előállító tengeri létesítmények) védelme egyre nagyobb jelentőséggel bír az uniós vizek és az azokon folyó tevékenységek biztonsága és védelme szempontjából;
23. hangsúlyozza, hogy míg a logisztikai adatmegosztás hozzájárul az ellátási láncok hatékonyságához, agilitásához és rezilienciájához, a nem uniós állami tulajdonú vagy állami ellenőrzés alatt álló platformok használata kikötőinkben gazdasági és stratégiai kockázatot jelent az EU számára, amelyet meg kell előzni;
24. sajnálja, hogy a bűnszervezetek visszaélészerűen használják az uniós kikötőket tiltott kábítószeres kulcsfontosságú belépési pontjaként, ami hatással van a társadalom

egészére, és aláássa a kikötők, a közeli városok és lakóik biztonságát; felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő intézkedéseket a kábítószer-kereskedelem és -előállítás, valamint az azzal kapcsolatos bűnözés elleni hatékony európai együttműködés érdekében; üdvözli e tekintetben a kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés elleni küzdelemre vonatkozó, 2023. október 18-i bizottsági ütemtervet, és hangsúlyozza, hogy összehangolt uniós megközelítésre van szükség a nemzetközi szervezett bűnözés minden formája elleni küzdelem érdekében;

25. hangsúlyozza, hogy az európai kikötők különösen ki vannak téve az egyéb illegális termékek, köztük a fegyverek vagy a hamisított termékek csempészetének, valamint a vám- és héacsalásoknak, ezért fokozni kell az ilyen tevékenységek elleni küzdelmet is; e tekintetben hangsúlyozza a kikötőket irányító szervek és a bűnüldöző hatóságok közötti együttműködés fontosságát, többek között a digitális eszközök és adatok használata terén a biztonságos kikötői műveletek biztosítása érdekében; úgy véli, hogy megfelelő jogi indoklás esetén a kikötőknek hozzá kell tudniuk férni minden olyan eszközhöz, amelyre szükségük van ahhoz, hogy hozzájáruljanak biztonságukhoz;
26. hangsúlyozza, hogy a kikötők biztonsága az éghajlatváltozás hatásaival és a környezeti változásokkal szembeni rezilienciájuktól függ; ezért felhívja a Bizottságot, hogy készítsen tanulmányt az európai kikötőket és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúrát érintő éghajlati kockázatok elemzése céljából, meghatározva a kockázati kategóriákat, például a tengerszint emelkedését, az áradásokat, a szélsőséges hőséget, régióként elemezve a kockázatokat, és hogy azonosítsa az e kockázatok kezelésére szolgáló intézkedéseket, beleértve ezen intézkedések költségeit és a szükséges beruházásokat; felhívja a tagállamokat, hogy végezzék el kritikus kikötői infrastruktúrájuk hosszú távú környezeti kockázatértékelését, és időben hozzanak adaptív intézkedéseket;

A kikötők szerepe az energetikai átállásban

27. hangsúlyozza, hogy a kikötők alapvető szerepet játszanak az uniós zöld megállapodásban meghatározott energetikai átállásban, az energiahordozók feldolgozásában, finomításában és tárolásában, a kritikus fontosságú nyersanyagok behozatalában, a szén-dioxid-leválasztási és -tárolási központként, a tengeri energetikai létesítmények karbantartási helyszíneként és gyártási központjaként, valamint az energetikai átállást támogató közlekedési rendszerek csomópontjaiként;
28. emlékeztet, hogy 2030-ra az EU 10 millió tonna zöld hidrogént kíván importálni, és hogy e cél eléréséhez az európai kikötői stratégia szempontjából feltétlenül szükség van egy importra, koordinációra és infrastruktúra-fejlesztésre vonatkozó átfogó stratégiára, amelyet haladéktalanul ki kell dolgozni;
29. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy foglalkozzanak a kikötőkbe és terminálokba és azok infrastruktúráiba történő beruházások iránti növekvő igényel annak érdekében, hogy azok betölthessék szerepüket az energetikai átállásban; kéri a Bizottságot, hogy az energetikai átállás kontextusában vizsgálja meg és kezelje a kikötőbővítések gyorsított engedélyezésének szükségességét, például a tengeri szélenergia vonatkozásában, hogy a kikötők ne váljanak az energetikai átállás szűk keresztmetszetévé; kiemeli, hogy fenntarthatóbb módon kell gazdálkodni a tengeri és part menti térséggel a tengeri megújuló energiában rejlő lehetőségek kiaknázása

érdekében; ösztönzi, hogy vegyék igénybe a kikötői területeket a fotovoltaikus és szélenergia hasznosítására;

30. hangsúlyozza a transzeurópai közlekedési hálózat és a transzeurópai energiahálózat közötti szinergiák növelésének fontosságát;
31. kéri a Bizottságot, hogy a körforgásos gazdaságra vonatkozó stratégiájába foglalja bele a kikötőket, és a körforgásossággal kapcsolatos projektek végrehajtására vonatkozó iránymutatás biztosításával segítse a tagállamokat és a helyi kikötői hatóságokat; felhívja a Bizottságot, hogy foglalkozzon a kikötőkben és a hajózási csatornákon megjelenő olajfoltok egyre növekvő problémájával;
32. kéri a Bizottságot, hogy teljesítse a zöld megállapodásban megfogalmazott modális váltásra vonatkozó célkitűzését, és kezelje a belvízi utak és különösen a vasúti árufuvarozás tekintetében továbbra is fennálló kihívásokat, fokozva azok kikötőkön belüli szerepét és javítva a kikötők hátszaggal való összeköttetését;
33. hangsúlyozza, hogy a kikötők, a hajógyártó ipar, valamint a tengerhajózási ágazat energetikai átállása szakképzett munkaerő és megfelelő állami és magánfinanszírozás nélkül nem lesz lehetséges; sürgeti a Bizottságot, hogy biztosítson időtálló képzési, oktatási és egész életen át tartó tanulási lehetőségeket és mozdítsa elő a társadalmi párbeszédet, hogy a kikötői dolgozókat a digitális és zöld átállás középpontjába helyezték, és hogy az ágazatot vonzóbbá tegyék a nők számára; megismétli, hogy a kikötők fontos társadalmi szerepet töltenek be, hiszen közvetlen és közvetett módon számos munkahelyet biztosítanak, és hangsúlyozza, hogy valamennyi kikötői és tengerhajózási munkavállaló számára tisztességes és biztonságos munkakörülményeket kell biztosítani; kiemeli, hogy a közelmúltbeli válságok rávilágítottak, hogy a tengerészek, a legénység tagjai, a halászok és a kikötői dolgozók nélkülözhetetlen, „első vonalban dolgozó” munkavállalók, és jóllétük létfontosságú a világ mozgásban tartásához;

Az uniós kikötők és vállalkozások versenyképessége

34. hangsúlyozza, hogy az európai kikötői stratégia egyik fő prioritása a kikötők versenyképességének fenntartása kell legyen;
35. hangsúlyozza, hogy az uniós kikötők gazdasági helyzetének megerősítése és versenyképességük javítása a globális gazdaságban elengedhetetlen a külföldi befolyás és a biztonsági kockázatok korlátozásához, valamint Európa ellátási szuverenitása szempontjából; úgy véli, hogy az európai jogszabályoknak nem szabad aláásniuk az uniós kikötők versenyképességét, és nem okozhatják azt, hogy Unió kívüli kikötőkbe helyezik át a kibocsátást és az üzleti tevékenységeket;
36. hangsúlyozza annak kockázatát, hogy a konténerátrakási tevékenységeket nem uniós kikötőkbe helyezik át azzal a céllal, hogy megkerüljék az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerről (ETS) szóló irányelv¹⁵ és a „FuelEU” tengerészeti rendelet¹⁶

¹⁵ [Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve \(2003. október 13.\) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról, HL L 275., 2003.10.25., 32. o.](#)

¹⁶ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2023/1805 rendelete \(2023. szeptember 13.\) a megújuló és alacsony](#)

követelményeit; felszólít e két jogszabály átrakódás-ellenőrzési rendelkezéseinek szigorú alkalmazására az ilyen magatartás észlelése és megtiltása érdekében, valamint kéri annak értékelését, hogy ezek a rendelkezések elegendőek-e ahhoz, hogy hatékonyan elrettentsenek az európai környezet, valamint a növekedés és a munkahelyteremtés kárára történő elkerülő magatartástól, és hogy szükség van-e további intézkedésekre;

37. felhívja a Bizottságot, hogy elemezze és kezelje az európai kikötők beruházási igényeit annak érdekében, hogy továbbra is versenyképesek legyenek, és törekedjen egy stabilabb beruházási környezet kialakítására, beleértve az állami, illetve magánberuházások értékelésének átláthatóságát és kiszámíthatóságát is;
38. hangsúlyozza, hogy az uniós kikötők versenyképességének és egy esetleges európai kikötői stratégia működésének fenntartása érdekében el kell kerülni azokat a túlzott adminisztratív terheket, amelyek alááshatják egy ilyen stratégia működését;
39. hangsúlyozza, hogy a tisztességes verseny biztosításához létfontosságú egy következetes európai kikötői stratégia; ösztönzi az európai kikötők közötti fokozott együttműködést és az olyan káros gyakorlatok felszámolását, mint az alulárzás;
40. úgy véli, hogy a jól működő vámunió alapvető fontosságú az EU versenyképessége, fenntarthatósága és rezilienciája szempontjából; úgy véli, hogy a közös vámkódexszel rendelkező megreformált és megerősített vámunió megőrzi az egységes piac integritását, a zöld és digitális kettős átállás során segít fenntartani az EU versenyképességét, valamint megakadályozza az európai kikötők közötti tisztességtelen versenyt;
41. hangsúlyozza, hogy az vámunióba való belépési pontokon alkalmazott vámeljárások közötti különbségek gyakran a kereskedelmi forgalom torzulását eredményezik, és veszélyeztetik az európai egységes piac integritását;
42. emlékeztet, hogy fontos harmonizált vámellenőrzéseket bevezetni az összes európai kikötőben, hogy elkerülhető legyen az egészségügyi vagy a kellő gondosságra vonatkozó előírások eltérő alkalmazása; ragaszkodik ahhoz, hogy a Bizottság gondoskodjon arról, hogy a vámellenőrzések egy közvetlen, egységes vámellenőrzési mechanizmus keretében Uniós-szerte ugyanazon szabályok szerint, a tagállamokkal egyeztetve és a szubszidiaritás elvével teljes összhangban folyjanak;
43. emlékeztet, hogy a kikötők nem önmagukban álló eszközök, hiszen fontos helyük van az európai importőrök és exportőrök kereslete által vezérelt tengeri logisztika, ipar és ellátási láncok kiterjedt vízi ökoszisztémájában;
44. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az uniós hajózási társaságokra Kínában a tengeri kabotázásra vonatkozó korlátozó jogszabályok vonatkoznak, amelyek gyakorlatilag megtiltják számukra a kínai kikötők közötti kabotázsműveletek végzését, míg a kabotázsműveletek a kínai hajózási társaságok üzleti modelljének központi elemét képezik bizonyos uniós kikötőkben és azok között; felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg egy olyan kölcsönös uniós jogszabály bevezetésének lehetőségét a tengeri

[kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról, HL L 234., 2023.9.22., 48. o.](#)

kabotázsra vonatkozóan, amely bizonyos nem uniós, így a kínai szállítványozókra is vonatkozna; emlékeztet, hogy a kikötőkön belüli beruházások kölcsönösségének hiánya sérti az EU érdekeit;

45. hangsúlyozza az EU Global Gateway kezdeményezésének fontosságát, amely a kínai „Egy övezet, egy út” kezdeményezés stratégiai alternatívája; hangsúlyozza, hogy a Global Gateway kezdeményezés keretében a tengerhajózási ágazatban megvalósuló projektek (pl. kikötői infrastruktúra, szárazföldi közúti és vasúti összeköttetés, zöld hidrogén) olyan kikötői hálózatot hozhatnak létre, amely megkönnyíti a kereskedelmet, a beruházásokat és a kölcsönösen előnyös partnerségeket;
46. hangsúlyozza, hogy a kibocsátáscsökkentés és az energiahatékonyság szükségességére tekintettel sürgősen javítani kell az európai kikötők és különösen a TEN-T részét képező kikötők hátszói összeköttetések erejét, kapacitását és rezilienciáját annak érdekében, hogy a szárazföldi szállítást minél inkább át lehessen helyezni a vasútra és a belvízi utakra, egyúttal felkészülve az éghajlatváltozás hatásaira, például a szélsőséges időjárási eseményekre és a belvízi utakat érintő alacsony vízállásra is;
47. javasolja, hogy a Bizottság hozza létre az európai kikötők „atlaszát”, amelyben feltérképezi többek között az európai kereskedelmi kikötők szárazföldi áramellátáshoz és alternatív üzemanyagokhoz való hozzáférését, a hátszói infrastruktúrát (különösen a vasúti kapcsolatokat) és a hajózási útvonalakat, és amely adott esetben a TENtec interaktív térképeire és az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontjára épülhetne, de kisebb kikötőket és további információkat is tartalmaznia kellene; úgy véli, hogy egy ilyen feltérképezés segíthet az uniós kikötők és a kapcsolódó iparágak – például az áru- és személyszállítás, az üdülési célú hajóforgalom, a halászat, a tengeri szélenergia, az üzemanyag-tárolás és a feldolgozóipar – folyamatos fejlődéséhez;
48. hangsúlyozza a tengerhajózáshoz kapcsolódó ipar, például a hajógyártás és annak ellátási lánc fontosságát az EU-ban, amely a virágzó tengeri logisztikai ágazat fenntartásának alapja; kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg és értékelje Európa függőségének hatását a külföldi hajógyártástól, sürgősen dolgozzon ki egy nagyratörő európai tengerhajózási ipari stratégiát, és hozzon megfelelő intézkedéseket az európai hajógyárak és teljes ellátási láncuk versenyképességének és rezilienciájának fokozása érdekében;
49. felhívja a Bizottságot, hogy a kikötők hatékonyságának, termelékenységének és fenntarthatóságának javítása érdekében hozzon létre egy megfelelő digitális keretet az innovációra és a kikötők további digitalizációjára irányuló programok, például az intelligens kikötői programok támogatására; hangsúlyozza a digitalizálásban rejlő lehetőségeket a kikötések optimalizálása (a várakozási idő csökkentése a part menti vizeken és kikötőkben), az éppen időben való érkezés, a fejlett navigációs rendszerek (üzemanyag-megtakarítás és a kibocsátáscsökkentés), az automatikus azonosító rendszerek (a tengeri biztonság növelése és a környezetvédelmi rendelkezések jobb végrehajtása), valamint a kikötői infrastruktúra vonatkozásában jobb döntéseket eredményező drónok és mesterséges intelligencián alapuló megoldások esetében;
50. hangsúlyozza, hogy megfelelő finanszírozást és finanszírozási eszközöket kell a kikötők rendelkezésére bocsátani ahhoz, hogy versenyképesek maradjanak, elősegítsék a zöld átállást, valamint mérsékeljék a külföldi befolyás kockázatát; kéri az Európai

Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a kikötők számára elkülönített finanszírozás növelését; kiemeli a kikötőkbe irányuló magánberuházások fontosságát, valamint hangsúlyozza, hogy a kikötőkben és a kikötők környékén a vállalkozások biztosítják a foglalkoztatást és az innovációt;

Összegzés

51. felszólít egy európai kikötői csúcstalálkozó megrendezésére a fent említett kérdések végiggondolása az európai kikötők közötti megerősített együttműködés lehetőségeinek feltárása érdekében;
52. felhívja a Bizottságot, hogy 2024 végéig terjesszen elő egy, a fent említett kérdésekkel foglalkozó átfogó kikötői stratégiát;
 - o
 - o
 - o
53. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

Tekintettel arra, hogy a kikötők stratégiai jelentőséggel bírnak az európai közlekedési ágazat és az európai gazdaság egésze szempontjából, az előadó kéri az Európai Bizottságot, hogy prioritásként tegyen javaslatot egy olyan átfogó európai kikötői stratégiára, amely biztosítja az európai kikötők jövőbeli versenyképességét és rezilienciáját, és megakadályozza a külföldi szereplőktől való függőséget ebben az ágazatban.

Miután Európa brutálisan szembesült az Oroszországtól való egyoldalú energiafüggőségével, az Unió újra külföldi függőségekkel néz szembe, ezúttal a közlekedési ágazatban. Az elmúlt húsz évben autokratikus rezsimek – például Kína – állami tulajdonú szereplői jelentős beruházásokat eszközöltek a kikötőkbe.

Az európai kritikus infrastruktúrák feletti külföldi befolyás problematikus, mivel alááshatja az egyes tagállamok és az Unió egészének biztonságát, gazdasági függetlenségét és rezilienciáját. Ilyen külföldi befolyás lehetővé tételével az EU egyre sebezhetőbb és kitettebb lesz az autokratikus harmadik országok általi jogellenes nyomásgyakorlásra. Ezen túlmenően, amikor külföldi felek betekintést nyernek az EU-ba belépő és az azt elhagyó áruk teljes forgalmába, a kémkedés kockázata nő, amire a nemzeti hírszerző szolgálatok már felhívták a figyelmet.

Egyetlen kikötő vagy tagállam sem tudja könnyen visszautasítani ezeket a beruházásokat, mivel mérlegelniük kell annak kockázatát, hogy az adott beruházás éppen egy közeli versenytársnál vagy egy szomszédos tagállamban valósul meg. Ez azt jelenti, hogy alapvető fontosságú egy közös európai megközelítés, különösen mivel egy adott tagállam sebezhetősége az Európai Unió egészét kiszolgáltatottá teszi.

Az előadó ugyanakkor rámutat, hogy a biztonsági kockázatoknak a fokozott európai együttműködés, szabályozás és végrehajtás révén történő kezelése mellett alapvető fontosságú az uniós kikötők saját gazdasági helyzetének megerősítése és globális versenyképességük javítása. A kikötők létfontosságú szerepet játszanak az energetikai átállásban, és profitálhatnak a beruházásokból, az innovációból, a digitalizációból és a globálisan egyenlő versenyfeltételekből.

A tendenciák megfordításához elengedhetetlen, hogy a tagállamok és a kikötők prioritásként elfogadjanak egy közös és szigorú stratégiai megközelítést kritikus infrastruktúráink fejlesztése érdekében. Ezért a TEN-T rendelet felülvizsgálata és a közvetlen külföldi befektetésekről szóló rendelet közelgő felülvizsgálata mellett arra kérjük a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot egy olyan átfogó európai kikötői stratégiára, amely biztosítja az európai kikötők versenyképességét és gazdasági függetlenségét a harmadik országbeli szereplőktől. E stratégiának korlátoznia kell a külföldi befektetéseket annak érdekében, hogy megakadályozzuk harmadik országok olyan jelenlétét, amely veszélyeztetheti Uniónk biztonságát vagy közrendjét. A stratégiának emellett megfelelő keretet kell teremtenie az európai állami és magánbefektetők számára ahhoz, hogy beruházzanak a kritikus kikötői infrastruktúrába, és megerősítsék gazdaságunk kapuinak rezilienciáját.

Az EU-nak – kikötőin keresztül – gazdasági nyitottságra van szüksége a világ többi része felé, hogy fenntartsa az otthoni jólétet és munkahelyeket. Az uniós együttműködésnek azonban

biztosítania kell, hogy ezzel a nyitottsággal ne lehessen visszaélni, és hogy az ne váljon gyengeséggé. Az előadó ezért javasolja az európai kikötői stratégiát. Jövőbeli gazdasági erőnk és stratégiai függetlenségünk ettől függ majd.

**MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK JEGYZÉKE,
AMELYEKTŐL, ILLETVE AKIKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT**

Az eljárási szabályzat I. melléklete 8. cikkének megfelelően az előadó kijelenti, hogy az alábbi szervezetektől vagy személyektől kapott észrevételeket a jelentés elkészítése során annak bizottsági ülésen történő elfogadásáig:

Szervezet és/vagy személy
Mercator Institute for Chinese Studies (MERICS)
Bécsi Nemzetközi Gazdaságtudományi Intézet (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)
Hamburgi kikötői hatóság (HPA)
Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
Az Egyesült Királyság Európai Unióhoz delegált küldöttsége

A fenti felsorolás az előadó kizárólagos felelősségi körében készült.

28.11.2023

VÉLEMÉNY A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

Átfogó európai kikötői stratégia kialakítása
(2023/2059(INI))

A vélemény előadója: Iuliu Winkler

JAVASLATOK

a Nemzetközi kereskedelem Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele az alábbi javaslatokat:

- A. mivel az európai kikötők az uniós és a globális kereskedelem ütőerei, minthogy az Unióba érkező és onnan induló áruk 74%-át tengeri úton szállítják; mivel a kikötők – azon túl, hogy stratégiai funkciót töltenek be – egyre fontosabb horgony szerepet játszanak az európai régiók társadalmi és gazdasági növekedésében, valamint az energiaellátásban, -termelésben és -tárolásban, illetve az energiaszolgáltatások biztosításában, továbbá a közlekedés és az ipar környezetbarátabbá tételében;
- B. mivel a kikötők nem a kereskedelmi forgalom végső célállomásai, hanem a vasúti, közúti és légi közlekedési kapcsolatok mellett – amelyek a biztonság, a reziliencia és a versenyképesség szempontjából ugyanolyan figyelmet érdemelnek – egyben a nemzetközi ellátási lánc-hálózatok és a regionális kereskedelmi forgalom csomópontjai is;
 1. kiemeli az európai kikötőknek mint kritikus infrastruktúráknak az ellátási lánc rezilienciájának növelésére irányuló uniós erőfeszítésekben, különösen a zöld és a digitális átálláshoz kapcsolódó kulcsfontosságú területeken, valamint az energiabiztonság fokozásában betöltött szerepét; hangsúlyozza, hogy a világjárvány során a kikötők döntő szerepet játszottak a vészhelyzeti ellátási láncok folytonosságának biztosításában;
 2. kiemeli, hogy az új geopolitikai környezetben – Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborújának másnapján – a kikötők alapvető szerepet játszanak az ellátási láncok működésének fenntartásában és az új alternatív útvonalak, többek között humanitárius útvonalak és szolidaritási útvonalak létrehozásában, miközben a diverzifikálás révén kiépítik az ellenállóképességet; hangsúlyozza továbbá, hogy az európai kikötők kulcsfontosságú szerepet játszanak az energiaellátás biztosításában és az Oroszországtól való energiafüggőség csökkentésében, és rövid távon továbbra is fontos szerepet játszanak abban, hogy az alternatív gázellátási útvonalak fejlesztésével és a gáztárolási kapacitás növelésével átalakítsák Európa energiaellátását; ezzel párhuzamosan

hangsúlyozza, hogy a kikötők fontos szerepet fognak játszani a közlekedés, az ipar és az energia környezetbarátabbá tételében;

3. elismeri, hogy az Oroszországgal határos tagállamok újfajta logisztikai kihívásokkal néznek szembe, és mivel a jól működő kikötők kulcsfontosságúak e kihívások leküzdése szempontjából, az Uniónak különös figyelmet kell fordítania e tagállamok kikötőire;
4. kiemeli, hogy bár a kikötők a növekedés egyik fő motorját jelentik, emellett azonban stratégiai szempontból a sebezhetőség forrását is jelenthetik, amelynek uniós szinten kiemelt figyelmet kell szentelni;
5. megjegyzi, hogy az európai kikötők hatással vannak a regionális gazdaságra és társadalomra, és magas biztonsági kockázatnak vannak kitéve; hangsúlyozza, hogy az európai kikötőket mint a tagállamok számára kritikus létesítményeket különösen védeni kell;
6. úgy véli, hogy az európai kikötők fejlesztése nélkülözhetetlen a növekedés és a jólét szempontjából globálisan is előnyös, szabályokon alapuló nemzetközi kereskedelem megvalósítására irányuló európai uniós cél eléréséhez;
7. kiemeli, hogy egy nagyratörő és kiegyensúlyozott kereskedelmi megállapodásokkal párosuló nyitott, méltányos, fenntartható és határozott uniós kereskedelempolitika kulcsfontosságú az európai kikötők versenyképessége és rezilienciája, valamint Európa növekedése, munkahelyei és jóléte szempontjából; hangsúlyozza, hogy Európa hosszú távú versenyképessége a globális, szabályokon alapuló egyenlő versenyfeltételektől függ;
8. elismeri, hogy Európa tengeri gyártási kapacitásai elengedhetetlenek az Unió tengeri stratégiai autonómiája, az innováció és a fenntartható növekedés, valamint az EU azon törekvései szempontjából, hogy a zöld és digitális kettős átállásban vezető szerepet töltsön be; úgy véli, hogy a külföldi támogatásokról szóló uniós rendelet és az autonóm eszközök elengedhetetlenek az európai tengerhasznosítási ipari bázis megőrzéséhez és megerősítéséhez;
9. emlékeztet, hogy az EU-nak egyensúlyra kell törekednie a külföldi befektetések vonzása és kritikus infrastruktúrájának védelme között, beleértve az uniós kikötők integritását is;
10. megjegyzi, hogy az európai kikötők működése és továbbfejlesztése összetett kérdés, amely funkcionális téren több szempontból is megfelelő megközelítést igényel, nemcsak szigorúan az infrastruktúra vagy a felépítmény, hanem mindenekelőtt a kereskedelmi kapcsolatok, a biztonság és az informatikai rendszerek tekintetében;
11. hangsúlyozza, hogy a tisztességes verseny biztosításához létfontosságú egy következetes európai kikötői stratégia; ösztönzi az európai kikötők közötti fokozott együttműködést és az olyan káros gyakorlatok felszámolását, mint az alulárzás;
12. aggodalmának ad hangot az EU-n kívüli kikötők által folytatott potenciálisan tisztességtelen verseny miatt, ezek ugyanis mentesülnek a kibocsátáskereskedelmi rendszer európai tengeri szállításban történő alkalmazása alól;

13. megjegyzi, hogy a közelmúltbeli vagy függőben lévő uniós jogszabályok végrehajtásához – többek között a kereskedelem területén – az EU és tagállamai részéről hatékony átültetésre, valamint a kikötőüzemeltetők és a hatóságok számára folyamatos beruházásokra és képzésre van szükség, többek között az „Irány az 55%!” intézkedéscsomagból eredő kötelezettségek tekintetében, vagy annak lehetővé tétele érdekében, hogy az uniós kikötők szerepet játsszanak a zöld átállásban, kielégítve az olyan kulcsfontosságú területeken jelentkező keresletet, mint a hidrogénimport; emlékeztet annak fontosságára, hogy e kulcsfontosságú területen globálisan biztosítottak legyenek az egyenlő versenyfeltételek;
14. hangsúlyozza, hogy elegendő forrást kell biztosítani a határ- és vámellenőrzési hatóságok számára annak érdekében, hogy jobban érvényesíthessék az uniós jogszabályokat;
15. emlékeztet arra, hogy 2030-ra az EU 10 millió tonna zöld hidrogént kíván importálni, és hogy e cél eléréséhez az európai kikötői stratégia szempontjából feltétlenül szükség van egy importra, koordinációra és infrastruktúra-fejlesztésre vonatkozó átfogó stratégiára, amelyet haladéktalanul ki kell dolgozni; megjegyzi, hogy az európai zöld megállapodással és az aktualizált energiastratégiákkal az európai kikötők kulcsfontosságú energiaközpontokká fejlődnek, ezt a kialakulóban lévő szerepet el kell ismerni és megfelelően hangsúlyozni kell a jövőbeli finanszírozási stratégiákban és infrastrukturális fejlesztésekben;
16. kiemeli továbbá, hogy az uniós programoknak az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel összhangban támogatniuk kell a kikötőket mint csomópontokat, a villamosításhoz, az 5/6 G-vel kapcsolatos beruházásokhoz és a hidrogénhez hasonló területeken pedig elő kell mozdítaniuk a digitális és zöld átállást;
17. rávilágít, hogy bizonyos esetekben a külkereskedelem és a beruházások biztonsági réseket okozhatnak, különösen az EU kritikus infrastruktúrájának – többek között az európai kikötők – külföldi tulajdonlása, ellenőrzése vagy az ahhoz való hozzáférés esetén; e tekintetben megjegyzi, hogy egyes kikötők sajátos jellemzőkkel rendelkeznek, mivel nemcsak logisztikai infrastruktúrát biztosítanak, hanem az európai védelmi rendszerhez is hozzájárulnak; uniós szinten fokozott éberséget és nagyobb koordinációt szorgalmaz, többek között az információmegosztás megkönnyítését, valamint a nemzeti és magánüzemeltetők számára készült vonatkozó biztonsági iránymutatásokat illetően; ösztönzi az uniós tagállamok nemzeti hatóságait, hogy kiemelt prioritásként kezeljék a kritikus infrastruktúrák védelmét;
18. úgy véli, hogy alaposan meg kell vizsgálni az olyan alapvető és kritikus infrastruktúrákba irányuló külföldi befektetéseket, amelyek tényleges részvételt vagy (közvetlen vagy közvetett) ellenőrzést tehetnek lehetővé a kikötők irányításában; hangsúlyozza, hogy kerülni kell az állami támogatású vállalatoktól vagy a mindenféle állami támogatásból származó külföldi befektetéseket, amelyek tényleges részvételt, illetve közvetlen vagy közvetett ellenőrzést tehetnek lehetővé a kikötők irányításában; úgy véli, hogy Európa rezilienciájának megerősítése érdekében a versenyt egyenlő feltételek mellett kell biztosítani, valamint az európai kikötőkben az egyenlő versenyfeltételeket és Európa versenyképességét nem lehet torzító külföldi támogatásokkal aláásni;

19. hangsúlyozza, hogy a kínai állami vállalatok több európai kikötőben próbáltak többséget szerezni vagy nagyobb szerepet kapni az irányításban, és a jelenlegi becslések szerint ez 14 európai uniós kikötő teljes vagy részleges ellenőrzését, valamint az európai hajózási tevékenységek 10%-át jelenti; figyelmeztet arra, hogy ez nemcsak egyszerű gazdasági érdekekből történik, hanem ezek a beruházások a kínai kormány úgynevezett „nemzetközi óceánpolitikai irányításának” is részét képezik, amelyet olyan politikákba ültetnek át, mint az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés, azaz stratégia azzal a céllal, hogy befolyást szerezzen a kulcsfontosságú európai haditengerészeti infrastruktúra felett, és ami a jelenlegi geopolitikai verseny kontextusában jelentős gazdasági biztonsági kérdés; meggyőződése, hogy az EU és Kína közötti kétoldalú kereskedelmi és beruházási kapcsolat stratégiai jelentőséggel bír, stratégiai kihívásokkal jár, és szabályokon kell alapulnia, amelynek középpontjában a multilaterális kereskedelmi rendszer és a viszonyosság elve áll, valamint a kritikus infrastruktúrák egyértelmű európai ellenőrzése; ezzel összefüggésben hangsúlyozza azt az elvárást, hogy Kína támogassa a WTO ambiciózus reformját; ragaszkodik a nagyobb viszonyossághoz, és határozott uniós fellépést szorgalmaz a tisztességtelen kínai szabályozással és gyakorlatokkal szemben;
20. ösztönzi a nemzeti kikötői hatóságokat, a tagállamokat és az Európai Bizottságot, hogy dolgozzák ki az európai kikötők közötti stratégiai együttműködés megfelelő formáját annak érdekében, hogy minimálisra csökkentsék annak kockázatát, hogy harmadik szereplők egymás ellen játsszák ki őket;
21. felhívja a figyelmet az európai hajók kínai kikötők közötti és egyesült államokbeli kikötők közötti kabotázsának tilalmára, és felszólít a kölcsönösség fokozására és egy uniós szintű viszonyossági felülvizsgálati mechanizmus létrehozására, amely lehetővé tenné az EU számára, hogy meghatározza a külföldi piacok európai fuvaroztatók előtti nyitottságának szintjét;
22. nyomatékosítja, hogy az európai kikötők függetlenségének, versenyképességének és biztonságának a kereskedelmi szempontból fontos egyéb kritikus infrastruktúrákkal együtt az európai gazdasági biztonsági stratégia¹ szerves részét kell képeznie az uniós kockázatmentesítési paradigmával összhangban;
23. hangsúlyozza, hogy az európai kikötői stratégiának olyan intézkedéseket kell tartalmaznia, amelyek megakadályozzák a vonalhajózási társaságok oligopóliumát, hogy ne ez uralja mind a szárazföldi, mind az offshore logisztikát, és hogy a tisztességes verseny és az egyenlő versenyfeltételek érdekében haladéktalanul meg kell szüntetni a vonalhajózási társaságok jelenlegi kedvezményes adóügyi megítélését; megjegyzi, hogy ez a kedvező bánásmód piaci erővel ruházta fel ezeket a vállalatokat, lehetővé téve számukra, hogy a logisztikai ágazat más szegmenseiben is letelepedjenek, és hogy ez a verseny- és adószabályozásbeli különbségek lehetővé teszik, hogy a konténerszállításban erőfölénnyel rendelkező jogalanyok indokolatlan befolyást gyakoroljanak a kikötői és a hátszaki logisztikára;
24. kiemeli az Északi-sarkvidék stratégiai jelentőségét és a benne rejlő gazdasági potenciált, ennél fogva hangsúlyozza, hogy az EU-nak jobban ismernie kell a sarkvidéki tengerhasznosítási ágazatot, és új befektetéseket kell vonzania a térségbe;

¹ [Az Európai Bizottság és a főképviseelő közös közleménye \(2023. június 20.\) az európai gazdasági biztonsági stratégiáról \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

25. szorgalmazza, hogy a szükséges, indokolt humanitárius okok kivételével tiltsák meg az összes uniós kikötőbe azon hajók belépését, amelyek ezt megelőzően vagy követően az Oroszországi Föderációban található kikötőben kötöttek ki vagy fognak kikötni;
26. emlékeztet arra, hogy a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló rendelet² foglalkozik a harmadik országok befektetéseiből eredő biztonsági és a közrendet érintő kockázatokkal, beleértve az európai kikötőkbe való befektetéseket;
27. várakozással tekint a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló rendelet közelgő felülvizsgálata elé; ösztönzi a Bizottságot, hogy terjesszen elő ambiciózus jogalkotási javaslatot, amely megfelelően kezeli a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló rendelet végrehajtása során felmerült valamennyi joghézagot, többek között a kritikus európai infrastruktúrák tekintetében; megerősített eszközre szólít fel, amely nagyobb következetességet biztosít a nemzeti átvilágítási mechanizmusok fogalommeghatározásai, alkalmazási köre és eljárási szempontjai tekintetében; ösztönzi azokat a tagállamokat, amelyek még nem hoztak létre nemzeti átvilágítási mechanizmusokat, hogy ezt haladéktalanul tegyék meg; úgy véli, hogy az e rendeleten alapuló értékeléseket észszerű határidőn belül el kell végezni, és az átvilágítási folyamat során tiszteletben kell tartani a titoktartási kötelezettséget annak érdekében, hogy az esetleges befektetők és az érintett érdekelt felek jogbiztonságot élvezzenek, valamint hogy megmaradjon Európa vonzereje az új befektetések tekintetében;
28. hangsúlyozza, hogy a Global Gateway jelentős szerepet játszhat az európai kikötők harmadik országokkal közös hálózatának megerősítésében, a kereskedelem ösztönzésében és a befektetési lehetőségek bővítésében, ezáltal pedig a kölcsönösen előnyös partnerségek létrehozásában és a fenntartható értékláncok előmozdításában; emlékeztet a gazdasági diplomácia szerepére, beleértve annak parlamenti dimenzióját is, az ilyen kiemelt európai kezdeményezések előmozdításában és a reziliens, fenntartható és diverzifikált kereskedelmet célzó nemzetközi partnerségek megerősítésében;
29. ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy e stratégiának hozzá kell járulnia a partnerországok megerősítéséhez és különösen a kritikus stratégiai infrastruktúrák szempontjából a függetlenségük megerősítéséhez is, hogy az ilyen infrastruktúrák ne kerülhessenek a kétes célokat dédelgető külföldi befektetők ellenőrzése alá;
30. ismételten kiemeli, hogy fontos az európai kikötők versenyképességének biztosítása, és kiemeli többek között a kapcsolódó technológiai innovációk és készségek jelentőségét az uniós kereskedelempolitika szempontjából; azzal érvel, hogy az átfogó európai kikötői stratégiának koherenciát, stabilitást és kiszámíthatóságot kell biztosítania a stratégiai jelentőségű növekedési területek számára, elősegítve az európai üzemeltetők, hajógyárak és tengerészek fejlődési lehetőségeit; meggyőződése, hogy egy ilyen stratégia összhangban lenne a gazdasági biztonságról szóló bizottsági közleménnyel, és a belső erő növelése révén az ilyen kritikus infrastruktúrák értékláncainak kínálati és keresleti dimenzióival együtt az értékláncok rezilienciáját is növelné;
31. hangsúlyozza, hogy a kikötők számára mekkora jelentőséggel bír az egészséges, versenyképes és diverzifikált tengeri és logisztikai környezet; rámutat azonban néhány

² [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2019/452 rendelete \(2019. március 19.\) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról \(HL L 79I., 2019.3.21., 1. o.\)](#)

érdekelt fél, különösen a hajózási társaságok növekvő piaci erejére, amely veszélyezteti a kikötői ökoszisztéma különböző szereplői közötti tisztességes erőviszonyokat és egyenlő versenyfeltételeket; ezért kiemeli, hogy a kikötők és más logisztikai érdekelt felek közötti hatékony és időszerű párbeszéd fontos ahhoz, hogy biztosítani lehessen a jól működő ellátási láncokat és kerülni lehessen a meg nem térülő eszközöket;

32. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az ukrán kikötőket és terminálokat még most is az európai kikötői és kereskedelmi rendszer szerves részének tekintsék; üdvözlí, hogy e kikötők európai üzemeltetői a háború kitörése óta támogatást nyújtanak helyi munkatársaik számára; elismeri, hogy ezek az üzemeltetők jelenleg komoly pénzügyi kihívásokkal néznek szembe az Ukrajna elleni jogellenes orosz háború miatt; úgy véli, hogy e kikötők és terminálok kulcsszerepet játszhatnak – és kell is játszaniuk – az ország újjáépítésében;
33. ezzel összefüggésben kiemeli, hogy fontos megerősíteni az európai kikötőknek az Ukrajnából származó gabona tranzitjának megkönnyítésében betöltött szerepét annak érdekében, hogy tehermentesüljenek a szárazföldi útvonalak, és ezáltal hozzájáruljanak ahhoz, hogy az ukrán gabona eljusson a rászoruló harmadik országokba;
34. kiemeli az európai kikötők versenyképessége megőrzésének és az olyan jogalkotási intézkedések alapos értékelésének fontosságát, amelyek az EU-n kívüli kikötők javára üzleti szivárgáshoz és a versenyképesség csökkenéséhez vezethetnek; úgy véli, hogy az európai kikötőket – többek között uniós szinten is – további hatáskörökkel fel kell ruházni ahhoz, a kereskedelem kapujaként és az energetikai átalakulás partnereiként betölthessék kritikus és alapvető szerepüket;
35. kiemeli az autonóm jogalkotási eszközök fontos eszköztárát, amelyek a kikötők integritásának biztosítása céljából az EU és az uniós tagállamok rendelkezésére állnak;
36. úgy véli, hogy a jól működő vámunió alapvető fontosságú az EU versenyképessége, fenntarthatósága és rezilienciája szempontjából; úgy véli, hogy a közös vámkódexszel rendelkező megreformált és megerősített vámunió megőrzi az egységes piac integritását, a zöld és digitális kettős átállás során segít fenntartani az EU versenyképességét, valamint megakadályozza az európai kikötők közötti tisztességtelen versenyt;
37. hangsúlyozza, hogy az vámunióba való belépési pontokon alkalmazott vámeljáráások közötti különbségek gyakran a kereskedelmi forgalom torzulását eredményezik, és veszélyeztetik az európai egységes piac integritását;
38. emlékeztet, hogy fontos harmonizált vámellenőrzéseket bevezetni az összes európai kikötőben, hogy elkerülhető legyen az egészségügyi vagy a kellő gondosságra vonatkozó előírások eltérő alkalmazása; ragaszkodik ahhoz, hogy a Bizottság gondoskodjon arról, hogy a vámellenőrzések egy közvetlen egységes vámellenőrzési mechanizmus keretében Unió-szerte ugyanazon szabályok szerint, a tagállamokkal egyeztetve és a szubszidiaritás elvével teljes összhangban folyjanak.

**MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK JEGYZÉKE,
AMELYEKTŐL, ILLETVE AKIKTŐL A VÉLEMÉNY ELŐADÓJA
ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT**

Az eljárási szabályzat I. melléklete 8. cikkének megfelelően az előadó kijelenti, hogy az alábbi szervezetektől vagy személyektől kapott észrevételeket a vélemény elkészítése során annak bizottsági ülésen történő elfogadásáig:

Szervezet és/vagy személy
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

A fenti felsorolás az előadó kizárólagos felelősségi körében készült.

INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL

Az elfogadás dátuma	28.11.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 34 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS
A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

34	+
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

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL

Date adopted	7.12.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 39 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

39	+
ECR	Lundgren Peter, Mozdzanowska Andzelika Anna, Poreba Tomasz Piotr, Rookmaker Dorien, Zlotowski Kosma
ID	Campomenosi Marco
NI	Furore Mario
PPE	Berendsen Tom, Braunsberger-Reinhold Karolin, Gieseke Jens, Lukacijewska Elzbieta Katarzyna, Monteiro de Aguiar Cláudia, Novak Ljudmila, Pirchner Wolfram, Thaler Barbara, Tomac Eugen, 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

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás