



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Strategia portuară a UE

{SWD(2026) 81 final}

1. INTRODUCERE

De mii de ani, oameni, mărfuri și idei se întâlnesc în porturi și le tranzitează. Volumul mare de activitate din jurul porturilor a condus la crearea orașelor portuare pe care le cunoaștem astăzi, iar raza de acțiune a porturilor s-a extins și mai mult, făcând posibil comerțul regional și mondial. În prezent, **forța industrială și capacitatea de export ale UE depind de capacitatea sa de a avea o legătură strânsă cu fluxurile comerciale de la nivel mondial.** Porturile sunt interfețe esențiale între economia europeană și piețele internaționale. De asemenea, porturile **au o importanță vitală pentru insule, regiunile de coastă și regiunile ultraperiferice, care ar trebui menținute.**

Geopolitica traversează direct lanțurile noastre de aprovizionare, iar porturile noastre sunt vitale pentru **securitatea și autonomia strategică a Europei.** Porturile trebuie să își extindă capacitatea, să se decarbonizeze, să se digitalizeze și să consolideze securitatea - simultan și la scară largă. **Ele au potențialul de a deveni gazde pentru noi clustere industriale, de energie curată și de inovare și în prezent își asumă deja un rol esențial pentru aprovizionarea cu energie, apărarea și economia albastră a UE.**

Transformarea oferă oportunități pentru porturi și pentru economia UE. Însă, în paralel, porturile sunt expuse unor noi vulnerabilități și responsabilități – de la combaterea rețelelor infracționale organizate și a amenințărilor cibernetice și cu drone până la abordarea preocupărilor legate de proprietatea străină și intensificarea concurenței din partea țărilor terțe. Pe măsură ce puterile mondiale se luptă să își extindă sau să își protejeze sferele de influență, porturile riscă să devină un teren de luptă. Trebuie să consolidăm porturile în rolul lor de noduri comerciale competitive și să le sprijinim în calitate de infrastructuri critice pentru securitatea economică a UE și de furnizori de servicii publice pentru reziliența societății noastre.

Porturile UE gestionează peste 3,4 miliarde de tone sau 74 % din mărfurile care intră sau ies din Europa și aproximativ 395 de milioane de pasageri în fiecare an¹. Având aproape 3 milioane de escale în port pe an, UE reprezintă 23 % din escalele în port de la nivel mondial. Amprenta lor economică a atins o cifră de afaceri de aproximativ 90 de miliarde EUR în 2022 și de aproximativ 423 000 de locuri de muncă directe². Rețeaua transeuropeană de transport se bazează pe 283 de porturi maritime, 223 de porturi interioare și 44 de porturi mixte. Porturile mici și mijlocii furnizează servicii importante în regiunile ultraperiferice, în zonele îndepărtate, pe insule și pe piețe foarte specializate. Printre actorii portuari se numără autoritățile portuare, operatorii terminalelor, operatorii de remorchere, piloții maritimi, furnizorii de buncheraj și de instalații portuare de preluare, care oferă servicii companiilor de transport maritim și de logistică și altor părți interesate.

În cadrul unui amplu proces de consultare³ a industriei, statele membre și alte părți interesate au confirmat necesitatea de a consolida competitivitatea, de a consolida rolul porturilor în tranziția energetică, de a decarboniza, de a îmbunătăți securitatea și reziliența, de a avea acces la finanțare și de a face ca porturile să devină locuri de muncă mai sigure și mai securizate. Diversitatea porturilor, în ceea ce privește dimensiunea, amplasarea, segmentele de piață deservite, modelele de guvernare și părțile interesate, necesită o abordare amplă și flexibilă.

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Strategia-portuara-a-UE_ro.

Pornind de la politica portuară din 2013, UE acționează în prezent pentru a oferi un cadru pentru viitorul porturilor europene. Strategia portuară a UE reunește inițiative în curs și noi, simplificare și orientări privind punerea în aplicare a legislației actuale⁴.

Strategia portuară a UE: cinci piloni



2. CONSOLIDAREA COMPETITIVITĂȚII, A INOVĂRII ȘI A DIGITALIZĂRII

2.1. Menținerea competitivității la nivel mondial

Această strategie sprijină porturile UE în menținerea și consolidarea competitivității lor. Ea se axează pe inovare și digitalizare, pe îmbunătățirea conexiunilor cu hinterlandul, pe prioritățile comune de finanțare ale UE, pe simplificarea reglementărilor și pe dezvoltarea de noi oportunități de afaceri.

Comerțul maritim este în mod inerent unul de nivel mondial. Prin urmare, porturile UE cooperează și concurează cu porturile din întreaga lume, ceea ce face ca aceste relații să fie complexe și multidimensionale. Porturile și întreprinderile din UE colaborează cu porturi din țări terțe în domenii precum energia curată și combustibilii alternativi și investesc în străinătate în cadrul lanțurilor logistice de la nivel mondial. Aceste activități sunt sprijinite de mai multe inițiative ale UE și internaționale.

Competitivitatea în porturi este afectată de costuri (inclusiv cu energia, cu forța de muncă, investiții sprijinite de stat) și de factori care nu sunt legați de costuri (în special standardele și legislația aplicabile). Existența unor cadre juridice inegale (în ceea ce privește aspectele de mediu, sociale și de altă natură) și a unor strategii de investiții agresive reprezintă preocupări majore pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile. Comisia se pregătește pentru actualizarea schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii în T3 2026, urmată de revizuirea planificată a Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim. Această actualizare va lua în considerare, printre altele, orice eventuale probleme de punere în aplicare care afectează competitivitatea porturilor europene, în special riscul de reorientare a traficului către porturi de transbordare din afara UE.

Pe lângă stabilirea prețurilor, calitatea serviciilor și conexiunile eficiente cu hinterlandul rămân factori-cheie pentru competitivitatea porturilor. UE sprijină în continuare sectorul prin definirea priorităților de finanțare (a se vedea anexa 1). Prin programele sale, Uniunea sprijină

⁴ Strategia portuară a UE abordează aspectele legate de transport ale porturilor maritime și interioare. Alte sectoare ale economiei albastre, în special turismul, pescuitul și porturile de agrement, fac obiectul Pactului european privind oceanul planitar, al Strategiei UE pentru un turism durabil și al strategiilor europene pentru regiunile ultraperiferice, regiunile de coastă și insule.

investițiile care consolidează durabilitatea, competitivitatea, conectivitatea și reziliența⁵. În Strategia maritimă industrială a UE sunt avute în vedere măsuri suplimentare privind producția maritimă și transportul maritim.

În anumite cazuri, UE oferă, de asemenea, finanțare pentru porturile din țările candidate, precum și pentru proiecte portuare din țări terțe cu privire la mai multe aspecte. Prin această strategie, Comisia definește principii clare (anexa 1) care vor sta la baza **priorităților inițiativelor reciproc avantajoase în porturile țărilor terțe**. Comisia, SEAE, instituțiile financiare ale UE și statele membre ar trebui să aplice aceste principii în inițiativele lor și să îmbunătățească coordonarea și schimbul de informații, în conformitate cu normele UE în materie de concurență.

Accesul la piețele portuare din țări terțe ar trebui să se bazeze pe condiții echitabile și nediscriminatorii pentru operatorii din UE și din țările partenere; în special, UE va lua în considerare posibilitatea de a acorda în continuare acces la piețele străine în sectoare sensibile – cum ar fi serviciile portuare – în care operatorii din UE nu primesc acces comparabil într-o țară terță. **Comisia va aplica principiile acestei strategii în negocierile privind acordurile internaționale și cadrele de cooperare**, va continua să urmărească accesul pe piață în cadrul negocierilor privind acordurile de liber schimb și, **împreună cu Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE), va colabora cu țările terțe pentru a promova condiții echitabile de investiții și accesul întreprinderilor din UE la infrastructura și operațiunile portuare**. Ofertanții din țările care exclud operatorii din UE sau din țările cu care UE nu a încheiat acorduri care să asigure accesul echitabil și nediscriminatoriu nu ar trebui să beneficieze de acces nerestricționat la concesiunile și achizițiile publice legate de porturile UE.

În final, **statele membre și organismele lor de standardizare ar trebui să joace un rol important în stabilirea standardelor tehnice globale în cadrul forurilor internaționale relevante, inclusiv ISO. Comisia va sprijini aceste eforturi prin intermediul unui nou flux de lucru privind porturile și terminalele inovatoare în cadrul Forumului la nivel înalt privind standardizarea europeană**⁶.

2.2. Asigurarea securității economice a porturilor din UE

În calitate de lideri mondiali în domeniul transportului maritim și al lanțurilor logistice, porturile europene atrag investiții. Deși investițiile sunt binevenite și necesare, ele pot prezenta riscuri de securitate, în funcție de sursă. Proprietatea sau influența străină asupra activelor portuare strategice poate ridica întrebări legitime cu privire la alinierea pe termen lung la interesele de securitate economică ale UE, în special în cazul în care sunt implicați actori sprijiniți de stat. Comisia abordează deja influența străină și securitatea economică prin

⁵ Comisia sprijină, prin intermediul strategiei „Global Gateway” și al inițiativelor ministeriale privind energia curată, cum ar fi coridoarele și centrele de transport maritim verde „Global Gateway” (GGGSCH) și coridorul economic India-Orientul Mijlociu-Europa (IMEC) sau proiecte precum „Transportul maritim pregătit pentru viitor în Africa”, precum și potențiale noi inițiative în cadrul Pactului pentru Mediterana. Abordarea strategică a UE privind regiunea Mării Negre va consolida cooperarea cu țările terțe și cu organizațiile multilaterale și instituțiile financiare, menținând în același timp competitivitatea UE.

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en.

intermediul mai multor instrumente orizontale⁷ pentru a se asigura că întreprinderile care primesc sprijin din partea statului străin nu obțin avantaje concurențiale neloiale pe piața internă a UE.

Comunicarea comună privind consolidarea securității economice a UE⁸ solicită o acțiune mai fermă a UE în ceea ce privește limitarea proprietății, a controlului și a exploatarei infrastructurii critice de către entitățile cu grad ridicat de risc. Acest lucru poate reduce riscurile de blocaj tehnologic sau de dependență de furnizori (cu grad ridicat de risc). De asemenea, poate împiedica accesul entităților cu grad ridicat de risc la inițiativele finanțate de UE și poate sprijini dezvoltarea unor furnizori de încredere de subcomponente critice.

Pentru a se asigura că normele sunt puse în aplicare în mod consecvent, Comisia **va elabora orientări pentru statele membre în vederea evaluării investițiilor străine în conformitate cu angajamentele internaționale ale UE**. Acest lucru se va baza pe o abordare sistemică care va include toți operatorii portuari relevanți în funcție de rolul lor în lanțurile de aprovizionare critice și, în special, pentru porturile care intră sub incidența cerințelor Regulamentului privind mobilitatea militară. Aceasta ar stabili, în special, praguri și criterii pentru influența străină, cum ar fi influența asupra deciziilor strategice, controlul operațiunilor și dependența de furnizorii de echipamente cu grad ridicat de risc. Va urma un **cadru pentru cartografierea și monitorizarea investițiilor străine în porturile UE**, în conformitate cu Regulamentul privind examinarea ISD și cu Comunicarea UE privind securitatea economică.

Din perspectiva apărării, în conformitate cu propunerea de regulament privind mobilitatea militară⁹, statele membre ar trebui **să prevină, să atenueze și să abordeze riscurile asociate proprietății străine și controlului străin asupra infrastructurilor portuare strategice cu dublă utilizare și a operațiunilor conexe acestora**. Porturile corespunzătoare ar trebui să facă obiectul unei evaluări aprofundate de către statele membre pentru a atenua riscurile de proprietate străină, de control operațional și de echipamente asigurate de furnizori cu grad ridicat de risc. În plus, statele membre trebuie să stabilească cadre pentru accesul în timp util la resursele critice de transport, inclusiv la porturi, atunci când nu pot fi mobilizate măsuri alternative, cum ar fi contractarea, în intervalul de timp necesar. **Statele membre ar trebui să asigure posibilitatea de a obține controlul public temporar sau dreptul de utilizare a infrastructurii, a activelor sau a echipamentelor strategice cu dublă utilizare în temeiul dreptului intern**. Comisia reamintește importanța adoptării rapide a propunerii de regulament privind mobilitatea militară și invită statele membre să se asigure că măsurile necesare sunt puse în aplicare pe deplin și rapid.

2.3. Utilizarea inovării în porturile UE

Inovarea a generat câștiguri în materie de eficiență și competitivitate în întregul sector portuar. O utilizare pe scară mai largă a tehnologiilor emergente, cum ar fi inteligența artificială, combinată cu o cerere de soluții inovatoare care să abordeze provocările actuale (durabilitate, eficiență energetică, siguranță și securitate), deschide calea către soluții europene mai inovatoare în porturi. Cu toate acestea, în pofida importanței finanțării a UE pentru cercetare și

⁷ Inclusiv Regulamentul privind examinarea investițiilor străine directe, Regulamentul privind subvențiile străine, Directiva privind reziliența entităților critice și Directiva NIS 2, care acoperă, de asemenea, aspectele legate de securitatea cibernetică.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

inovare (C&I) pe termen lung, soluțiile inovatoare europene nu ajung să fie implementate pe piață la scară mai largă. Pentru a asigura implementarea după etapa-pilot, **Comisia va pune un accent mai puternic pe acest obiectiv în viitoarele inițiative Orizont Europa, inclusiv pe tema emblematică „Porturile viitorului”, în valoare de 21 de milioane EUR¹⁰**, precum și pe viitoarele cereri de propuneri din cadrul programului Orizont Europa.

Pentru a sprijini acest obiectiv, Comisia va **consolida poziția de lider tehnologic a Uniunii în ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi, electrificarea, proiectarea, modernizarea echipamentelor, eficiența energetică și digitalizarea și va include sisteme de conversie a energiei, circularitatea și soluțiile digitale. Comisia va urmări consolidarea cooperării dintre sectorul public și cel privat în cadrul programului-cadru Orizont Europa 2028-2034 în domenii prioritare**, pe baza unei abordări bazate pe portofoliu. În ceea ce privește transportul pe apă, aceasta se va baza pe realizările actualului **Parteneriat pentru transportul pe apă cu emisii zero (ZEWT)**, programat în comun, în vederea **consolidării și extinderii acțiunii UE** în acest domeniu, pentru a promova sinergiile și efectul de scară între decarbonizare, digitalizare, automatizare și circularitate în ecosistemul mai amplu al transportului pe apă.

Prin ateliere dedicate și asistență tehnică, BlueInvest¹¹ poate contribui la testarea noilor tehnologii, la validarea pe piață, la furnizarea de asistență tehnică și la sprijinirea colectării de fonduri și a acceptării pe piață, în special pentru porturile mici și mijlocii. În plus, noua „comunitate de cunoaștere și inovare” în sectoarele și ecosistemele apei, marine și maritime, din cadrul Institutului European de Inovare și Tehnologie (EIT), va integra porturile în „triumghiul cunoașterii inovării” între universități, instituții de cercetare și întreprinderi.

Părțile interesate din sector ar trebui să **sprijine adoptarea și distribuirea cercetării finanțate de UE, să facă schimb de bune practici și să dezvolte parteneriate și noi modele de afaceri care să depășească provocările specifice/locale**. Ele ar trebui să abordeze cerințele pieței în general, inclusiv pe cele ale porturilor mici și mijlocii. De asemenea, statele membre sunt încurajate să **simplifice procedurile de planificare și de autorizare pentru a permite adoptarea rapidă a inovării în porturi**.

2.4. Operațiuni portuare și lanțuri logistice eficiente și digitale

Creșterea timpului mediu de așteptare în principalele porturi ale UE în 2024¹² a arătat că conectivitatea maritimă este din ce în ce mai limitată de productivitatea terminalelor și de legăturile cu hinterlandul, nu doar de accesul maritim¹³. Conexiunile feroviare și pe căile navigabile interioare ineficiente, combinate cu navele mai mari și cu spațiul limitat, împiedică operațiunile. Consolidarea acestor legături poate reduce timpul și costurile de tranzit, poate îmbunătăți lanțurile de aprovizionare și poate sprijini comerțul în interiorul UE și cu partenerii săi, inclusiv cu porturile mediteraneene.

¹⁰ „Porturile viitorului”, în programul de lucru Orizont Europa 2026/27, promovează replicarea în porturile mici și mijlocii. Inițiativa emblematică „Planul strategic privind tehnologiile energetice” reduce riscurile legate de tehnologiile combustibililor din surse regenerabile. Orizont 2020 și Orizont Europa au furnizat în total 218 milioane EUR pentru a sprijini inovarea în porturi.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en.

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight* (Informații privind porturile și terminalele), T1 2025, 28.2.2025.

Spațiul maritim european (EMS) este o componentă-cheie a rețelei transeuropene de transport. **În viitorul plan de lucru al EMS, coordonatorul EMS va acorda prioritate dezvoltării de centre și legături durabile și verzi de transport maritim pe distanțe scurte, va promova colaborarea între porturi, cu accent pe porturile mai mici, modernizarea infrastructurii maritime și integrarea cu transportul feroviar și pe căile navigabile interioare.** Pentru a sprijini în continuare transferul modal, Comisia va **consolida normele privind accesul la infrastructurile de servicii feroviare**¹⁴ și va propune un **plan de acțiune privind transportul pe căile navigabile interioare (IWT) pentru perioada 2028-2034**, care se va concentra, de asemenea, asupra porturilor interioare.

Acesta trebuie completat de **statele membre și de părțile interesate din industrie, care ar trebui să acorde o prioritate mai mare conexiunilor hinterlandului cu căile ferate și cu căile navigabile interioare**¹⁵. Capacitatea de a se adapta și de a reacționa rapid la provocările actuale este o componentă esențială pentru competitivitate și, prin urmare, **concesiunile portuare și contractele de arendare a terenurilor ar trebui să permită o flexibilitate suficientă.** Statele membre sunt încurajate să **raționalizeze amenajarea teritoriului și procedurile de autorizare pentru a permite dezvoltarea rapidă a unor zone suplimentare de utilizare portuară**, protejând în același timp mediul și sănătatea umană, în conformitate cu propunerea de regulament privind accelerarea evaluărilor de mediu¹⁶.

Aplicațiile digitale pot optimiza escalele în port, pot îmbunătăți timpii de escală, pot reduce timpii de așteptare și pot optimiza utilizarea resurselor, reducând în același timp emisiile și îmbunătățind siguranța și securitatea. Inițiativele digitale ale UE¹⁷ vor facilita raportarea B2G și procesele vamale. În plus, MIE - Digital sprijină implementarea tehnologiilor 5G în porturi.

Schimbul de date B2B este fragmentat și adesea legat de programe informatice brevetate. O mai bună integrare a sistemelor poate îmbunătăți vizibilitatea lanțului de aprovizionare fără a impune platforme centralizate și fără a proteja investițiile informatice existente. Comisia **va stabili orientări ale UE pentru schimbul eficient de date în cadrul lanțului de transport**, împreună cu acțiuni ale statelor membre¹⁸.

2.5. O piață internă funcțională și o concurență loială

O piață internă funcțională reprezintă un avantaj competitiv pentru porturile UE. De asemenea, sprijină autonomia strategică a Europei și protejează ocuparea forței de muncă în sectorul portuar. Politica portuară a UE din 2013¹⁹ a avut în centrul său comerțul și piața internă. Deși progresele sunt vizibile, punerea în aplicare inconsecventă a normelor privind piața unică în toate statele membre, evoluția structurilor pieței portuare și procesele lente de autorizare pun în pericol avantajele competitive ale UE.

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ În conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679, cu articolul 29 din Regulamentul privind capacitatea de infrastructură feroviară și utilizând dispozițiile privind consultarea prevăzute în Regulamentul privind serviciile portuare.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Cum ar fi mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe), informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI) și viitoarea revizuire a Codului vamal al Uniunii.

¹⁸ În cadrul Consorțiului pentru o infrastructură europeană de date, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

Normele UE privind ajutoarele de stat reglementează finanțarea porturilor de către statele membre și oferă claritate juridică, transparență și previzibilitate. Normele revizuite privind porturile și legăturile maritime din Decizia privind serviciile de interes economic general (SIEG) permit statelor membre să sprijine mai eficient porturile mai mici, pe insule, în regiunile de coastă și în regiunile ultraperiferice²⁰. De asemenea, porturile trebuie să abordeze provocările emergente (securitatea, securitatea cibernetică, digitalizarea, mobilitatea militară și recalificarea lucrătorilor portuari pentru noile tehnologii), iar finanțarea investițiilor în acest scop nu ar trebui să denatureze concurența. În prezent, Comisia revizuieste **Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei („Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare” – RGECA)**. În acest context, după caz, având în vedere și rezultatul consultării publice, Comisia va evalua **dacă este necesară modificarea pragurilor și va oferi orientări suplimentare**, oferind exemple și clarificări interpretative ale normelor RGECA, inclusiv pentru investițiile în infrastructura portuară. Împreună cu viitoarele orientări privind transportul terestru și multimodal, noul Regulament de exceptare pe categorii de ajutoare în sectorul transporturilor va facilita sprijinul public pentru instalațiile de transport multimodal care se află în porturile maritime și care au conexiuni feroviare sau pe căile navigabile interioare, îmbunătățind astfel conexiunile cu hinterlandul.

Contractele de concesiune și de închiriere a terenurilor cu operatorii terminalelor portuare joacă un rol esențial în atragerea de capital și în stimularea competitivității porturilor europene. Aceste acorduri oferă cadrul pentru investiții pe termen lung, permițând porturilor să prospere și să răspundă nevoilor societale presante. Statele membre și autoritățile portuare ar trebui să urmărească un **echilibru între randamentul investițiilor pentru operatorii privați și obligațiile contractuale adecvate** (durată, condiții transparente și echitabile pentru reînnoiri, clauze de flexibilitate) pentru a asigura reziliența, securitatea, siguranța și reducerea emisiilor. Comisia va asigura respectarea normelor pieței interne în toate porturile UE.

Integrarea verticală tot mai mare a marilor operatori de logistică și de transport maritim modifică peisajul portuar tradițional. Integrarea verticală poate îmbunătăți predictibilitatea dezvoltării traficului și, prin urmare, poate sprijini planurile de investiții pe termen lung, poate asigura eficiența și inovare în toate lanțurile logistice, poate reduce costurile tranzacțiilor și poate îmbunătăți calitatea serviciilor pentru utilizatori. În același timp, ar trebui menținută concurența efectivă între operatori, în conformitate cu normele antitrust și privind concentrările economice aplicabile la nivelul UE. Comisia va revizui **orientările UE privind concentrările economice** cu scopul de a oferi orientări clare și actualizate cu privire la aplicarea normelor UE privind concentrările economice atât în cazul efectelor orizontale, cât și al celor neorizontale ale concentrărilor.

Acțiuni emblematiche:

- *utilizarea unor principii directoare pentru finanțarea și investițiile UE în porturile din țări terțe (anexa 1)*
- *elaborarea de orientări pentru statele membre cu criterii de evaluare a investițiilor străine în porturi în conformitate cu angajamentele internaționale ale UE*

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

- *sprijinirea transformării digitale și verzi a porturilor europene prin inovare, promovarea extinderii, a replicării și a adoptării de echipamente și tehnologii portuare inovatoare.*

3. PROMOVAREA TRANZIȚIEI ENERGETICE, A DURABILITĂȚII ȘI A INDUSTRIILOR CURATE

3.1. *Porturile ca factori de sprijin strategic ai tranziției energetice*

Având în vedere că aproximativ 40 % din mărfurile manipulate sunt legate de energie, porturile devin centre energetice și industriale strategice.

Electrificarea porturilor: piatra de temelie a decarbonizării

62 % dintre porturile maritime europene care au participat la sondaj oferă energie electrică de la mal la una sau mai multe dane²¹, dar progresele sunt inegale²², constrângerile în materie de capacitate persistă și se preconizează că cererea va crește²³. Comisia va continua să monitorizeze instalarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal prin intermediul EMSA și al Observatorului european privind combustibilii alternativi. În viitorul **plan de acțiune privind electrificarea**, Comisia va introduce noi măsuri de sprijinire a electrificării porturilor. În plus, Comisia va promova o mai mare transparență în ceea ce privește stabilirea prețurilor pentru sursele de alimentare cu energie electrică de la mal și o mai bună estimare a cererii.

Pe măsură ce cererea de energie electrică în porturi crește, va fi esențială o capacitate suficientă a rețelei. **Statele membre ar trebui să sprijine tehnologiile fără fir și soluțiile de rețele inteligente, procedurile digitalizate și o mai bună utilizare a activelor de rețea existente.** În plus, în special pentru porturile mici și mijlocii, ar trebui promovate soluții de gestionare a cererii. Propunerea de regulament TEN-E revizuită²⁴, împreună cu Regulamentul TEN-T, sprijină dezvoltarea infrastructurii portuare și integrarea energiei din surse regenerabile offshore. **Statele membre ar trebui să consolideze sinergiile dintre TEN-T și TEN-E și alte planificări ale rețelei de energie electrică**, în special pentru coridoarele de energie din surse regenerabile offshore. Viitoarele planuri strategice de dezvoltare a rețelei offshore integrate la nivel înalt (ONDP) ar trebui, în acest context, să includă nevoile terestre, care ar trebui să se reflecte, de asemenea, în planurile naționale de dezvoltare a rețelei la nivel de transport și distribuție.

Autorizarea și racordările accelerate la rețea

Instalațiile eoliene și flotante offshore necesită instalații portuare mai mari și consolidate pentru asamblare, stocare și instalare, mai mult spațiu fizic și o mai bună conectare la rețea. **Pachetul privind rețeaua europeană²⁵ și Orientările privind racordările eficiente și în timp util la rețea²⁶ vor accelera racordările la rețea pentru proiecte viabile**, inclusiv în porturi de toate dimensiunile. Cooperarea transmediteraneeană privind energia din surse regenerabile și tehnologiile curate va sprijini conectivitatea energetică durabilă între porturile mediteraneene.

²¹ ESPO, [Raportul de mediu 2025 - EcoPorts inSights 2025](#).

²² În principal surse de alimentare cu energie electrică de la mal de joasă tensiune, în timp ce sursele de alimentare cu energie electrică de la mal de înaltă tensiune pentru navele mai mari rămân limitate.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ „Pachetul privind rețeaua europeană”, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Comunicarea Comisiei intitulată „Orientări privind racordările eficiente și în timp util la rețea” (C/2025/6703).

O nouă platformă pentru planificarea rețelei de distribuție din UE și un dialog cu operatorii de sisteme de transport (OST), cu operatorii de sisteme de distribuție (OSD) și cu autoritățile naționale de reglementare vor aborda cele mai bune practici pentru secvențierea dezvoltării rețelei, inclusiv grupuri de lucru specifice cu utilizatorii rețelei, inclusiv porturi, în ceea ce privește planificarea rețelei. În evaluările lor de la caz la caz, **statele membre ar trebui, de asemenea, să presupună²⁷ că infrastructura de transport și distribuție a energiei electrice, inclusiv sursele de alimentare cu energie electrică de la mal din porturi, sunt de interes public superior, simplificând astfel instalarea rețelelor în zonele portuare.**

Porturile în calitatea lor de centre de producție și de aprovizionare cu combustibili multipli

Cadrul de reglementare al UE²⁸ și Planul de investiții pentru transporturi durabile subliniază rolul porturilor în introducerea combustibililor ecologici. Deși o abordare bazată pe combustibili multipli asigură flexibilitate și reziliență, cererea incertă de combustibili întârzie investițiile și, prin urmare, este important ca aceste două forțe ale pieței să fie corelate. În timp ce inițiativa FuelEU în domeniul maritim și măsurile promovate în Strategia maritimă industrială a UE analizează aspectul cererii, în ceea ce privește oferta, **Comisia va analiza, în contextul viitorului pachet privind uniunea energetică, modalitățile de promovare a disponibilității combustibililor durabili în porturi.** Viitoarea revizuire a Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi²⁹ **va lua în considerare măsuri de accelerare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi în transportul maritim.** În paralel, normele privind buncherajul din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon ar trebui armonizate în întreaga UE, aliniate la Directiva UE privind energia din surse regenerabile, pentru a evita discrepanțele și a denatura concurența pe piața internă a UE. Împreună cu o bază de date eficace a Uniunii, companiile internaționale de transport maritim vor fi în măsură să urmărească combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, permițând un sistem solid de certificare și trasabilitate la nivelul UE, care să atenueze în mod eficace riscurile de nereguli și fraudă.

Pactul pentru Mediterana va contribui la utilizarea combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și din surse regenerabile pentru transportul maritim, protejând în același timp competitivitatea porturilor UE. Resurse semnificative și specifice pentru finanțarea decarbonizării pot fi mobilizate prin intermediul veniturilor din schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) scoase la licitație de statele membre ale UE în urma extinderii schemei la sectorul maritim. Întrucât statele membre au obligația legală de a utiliza veniturile din EU ETS pentru investiții în măsuri climatice, Comisia **încurajează ferm statele membre să aloce o parte din veniturile ETS** investițiilor în decarbonizarea maritimă în întregul cluster maritim din Europa³⁰. Pentru a maximiza impactul și a obține efecte de sinergie la nivelul UE, inclusiv între proprietarii de nave, șantierele navale, furnizorii de tehnologie și de combustibil

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Inclusiv Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, includerea transportului maritim în EU ETS, precum și Regulamentul TEN-T și TEN-E.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

³⁰ Cum ar fi producția și utilizarea combustibililor durabili, îmbunătățirea eficienței energetice a navelor, reînnoirea flotei, investițiile în tehnologii marine curate inovatoare, precum și infrastructura durabilă și sursele de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi.

și părțile interesate portuare, Comisia va **coordona eforturile statelor membre și va facilita schimbul de bune practici**, inclusiv, eventual, prin orientări.

Pentru a orienta planificarea investițiilor, **Alianța pentru combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon (RLCF) va evalua**, până la sfârșitul anului 2026, **capacitatea infrastructurii și nevoile viitoare de aprovizionare cu combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în și către porturi**. În plus, RLCF va încuraja discuțiile dintre proprietarii de nave, industria combustibililor durabili și instituțiile financiare în vederea promovării producției și furnizării de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul transportului pe apă. Porturile pot fi esențiale pentru văile de hidrogen³¹ cu terminale transfrontaliere de import de hidrogen incluse în TEN-E. Comisia, în cadrul întreprinderii comune pentru un hidrogen curat, va **comanda un studiu la începutul anului 2026 pentru a sprijini activitățile Comisiei în cadrul Coaliției mondiale a porturilor privind hidrogenul** din cadrul Conferinței ministeriale privind energia curată.

Clusterele industriale și partajarea energiei în zonele portuare

Porturile sunt factori-cheie ai industriei europene bazate pe energie curată. Cu toate acestea, planificarea fragmentată, coordonarea limitată între porturi și cu clusterele industriale, împreună cu incertitudinea cu privire la viitoarea cerere de infrastructură energetică, pot încetini investițiile și pot reduce eficiența sistemului. **Comisia invită statele membre să sprijine cooperarea structurată între porturi și clusterele industriale locale**, promovând utilizarea surselor regenerabile de energie, partajarea energiei, reutilizarea căldurii reziduale, soluțiile de stocare și dezvoltarea unor comunități energetice axate pe port și integrarea în rețelele locale de încălzire și răcire. Comisia va **sprijini parteneriatele cu porturile, autoritățile locale și clusterele industriale**. Subprogramul „Tranziția către o energie curată” din cadrul programului LIFE va finanța proiecte care promovează cooperarea locală în domeniul energiei, iar porturile își pot depune candidatura pentru cererile de propuneri planificate pentru primăvara anilor 2026 și 2027.

Comisia **încurajează o cooperare mai strânsă între porturi, întreprinderile din domeniul energiei, operatorii de rețea și autoritățile locale** și este pregătită să ofere orientări informale cu privire la aspectele antitrust³², ținând seama de Orientările Comisiei privind acordurile de cooperare orizontală³³. Comisia **va organiza o serie de ateliere specifice pentru porturi**, privind aplicarea practică a principalelor acte legislative ale UE în domeniul energiei, integrarea surselor regenerabile de energie, eficiența energetică, hidrogenul verde și combustibilii alternativi³⁴ și privind implementarea tehnologiilor offshore și cu zero emisii nete, inclusiv gestionarea și stocarea CO₂.

³¹ 21 de proiecte sprijinite începând din 2019 cu 253 de milioane EUR. [Parteneriatul pentru hidrogen curat, „Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas” \(„Studiu privind hidrogenul, porturile și zonele costiere industriale”\)](#).

³² Acest lucru a fost realizat în cazul AT.40976 – Terminalele APM, scrisoarea de orientare din 9.7.2025 (COM/2025/4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Inclusiv biocombustibili și combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică (RFNBO).

3.2. Consolidarea durabilității mediului și simplificarea procedurilor de autorizare

Porturile sunt deopotrivă active economice vitale, cât și zone sensibile din punct de vedere ecologic³⁵, ceea ce necesită alinierea competitivității la protecția mediului și la decarbonizare. Cadrul juridic al UE³⁶ urmărește acest echilibru, inclusiv prin prevederea unor flexibilități specifice în cazurile de interes public major. Alte politici ale UE sprijină reducerea poluării, refacerea ecosistemelor, soluțiile bazate pe natură și economia albastră durabilă. Pactul european privind oceanul planetar³⁷ și Strategia pentru reziliența în domeniul apei recunosc rolul porturilor în protejarea ecosistemelor marine, împreună cu Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” și cu cadrul Regulamentului UE privind taxonomia³⁸. În cadrul unui efort mai amplu de stimulare a competitivității în UE, Comisia **va întreprinde mai multe acțiuni pentru a simplifica sarcina de reglementare**, protejând în același timp protecția mediului. Comisia **va revizui Regulamentul delegat privind taxonomia în domeniul climei pentru a îmbunătăți ușurința de utilizare a criteriilor tehnice de examinare și pentru a le simplifica și actualiza astfel încât să reflecte evoluțiile politice, legislative și tehnologice**.

Propunerea de **regulament privind accelerarea evaluărilor de mediu**³⁹ va accelera evaluările prin digitalizare, termene reduse, evaluări combinate și puncte unice de contact. **Proiectele de decarbonizare a porturilor cu relevanță strategică pentru UE pot beneficia de aprobarea tacită și de stabilirea priorităților procedurale și judiciare**.

Planul de acțiune RESourceEU sprijină porturile să devină centre strategice pentru activități circulare, cum ar fi reciclarea la scară largă a deșeurilor metalice sau a materialelor compozite, prelucrarea și reciclarea materialelor avansate, alimentate cu energie curată⁴⁰. Odată cu tranziția către combustibili curați, fluxurile de deșeuri periculoase se schimbă și necesită instalații de preluare adecvate. Directiva-cadru revizuită privind apa (DCA)⁴¹ oferă statelor membre flexibilitate în ceea ce privește autorizarea proiectelor cu impact pe termen scurt sau a activităților care deteriorează starea chimică a corpurilor de apă, fără a crește poluarea generală⁴². Comisia va emite orientări suplimentare privind autorizarea în temeiul Directivei-cadru privind apa în 2026. **Statele membre ar trebui să utilizeze, după caz, dispozițiile legate de dezvoltarea portuară în temeiul DCA și să asigure punerea în aplicare în timp util a noilor norme de mediu privind poluarea marină cauzată de transportul maritim în porturi**.

Statele membre sunt încurajate să abordeze problema emisiilor de GES și a poluanților atmosferici în porturi în cadrul punerii în aplicare a planurilor lor naționale privind energia și clima și a programelor naționale de control al poluării atmosferice. Identificarea și evaluarea surselor de emisii și de alți poluanți reprezintă o provocare din cauza complexității

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Bazată pe Directiva privind habitatele și pe Directiva privind păsările, pe Directiva privind calitatea aerului înconjurător, pe Regulamentul privind restaurarea naturii și completată de Directiva privind amenajarea spațiului maritim și de Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”.

³⁷ „Pactul european privind oceanul planetar”, COM/2025/281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (în special activitatea 6.16.).

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ Planul de acțiune ResourceEU, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² De exemplu, relocarea apei sau a sedimentelor deja poluate.

activităților portuare⁴³. Proiectele finanțate de UE au evidențiat necesitatea unei abordări convenite, a unei metodologii comune și a unei aplicări comune. Comisia **va urmări o măsurare și o raportare mai coerente a emisiilor în porturi**, sprijinite de continuarea cercetării și inovării.

Acțiuni emblematice:

- *accelerarea procedurilor de acordare a autorizațiilor și asigurarea unor proceduri de evaluare mai rapide pentru proiectele strategice legate de energie, reciclare și decarbonizare prin intermediul pachetului privind rețelele europene și al pachetului omnibus privind mediul;*
- *accelerarea electrificării porturilor; asigurarea accesului în timp util și nediscriminatoriu la rețele;*
- *promovarea parteneriatelor pentru cooperarea în domeniul energiei în zonele portuare și în jurul acestora pentru utilizarea durabilă a energiei, inclusiv a hidrogenului.*

4. PROTECȚIA ȘI SECURIZAREA PORTURILOR

4.1. Securitate internă

Peisajul geopolitic în schimbare a amplificat terorismul, sabotajul, criminalitatea organizată și corupția și a generat amenințări cibernetice/hibride, precum și drone aeriene și acvatice în întreaga Europă. O gamă tot mai largă de acțiuni de sabotaj și hibride sub pragul de atac armat din partea Rusiei prezintă din ce în ce mai multe caracteristici comparabile cu terorismul sponsorizat de stat. Regiunea Mării Baltice și porturile sale rămân deosebit de expuse activităților de război hibrid ale Rusiei. Cadrele juridice ale UE și naționale pentru combaterea terorismului și a războiului hibrid ar trebui utilizate în mod sistematic și, după caz, revizuite⁴⁴. Cooperarea dintre autoritățile relevante este necesară pentru a consolida și mai mult lupta împotriva eludării măsurilor restrictive și pentru a sprijini răspunsurile eficiente ale UE.

Comisia va **actualiza orientările existente** privind legislația în materie de securitate maritimă **pentru a acoperi în mod adecvat toate amenințările relevante**, inclusiv amenințările cibernetice și hibride, traficul ilicit și utilizarea ostilă a dronelor nemilitare, cu sprijinul unor agenții precum Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și Agenția UE pentru Securitate Cibernetică (ENISA). **Pentru a asigura securitatea porturilor la nivel mondial împotriva unor astfel de amenințări, Comisia va colabora cu statele membre ale UE în vederea actualizării orientărilor internaționale în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI)**. Este necesară o mai bună colectare și analiză a datelor pentru a aborda riscurile teroriștilor și ale criminalității organizate în ceea ce privește traficul prin intermediul terminalelor de pasageri și al transportului maritim comercial. Lucrătorii portuari trebuie să fie mai bine pregătiți și protejați ca parteneri în lupta împotriva criminalității organizate, a măsurilor și a amenințărilor cibernetice și hibride.

⁴³ Lipsa datelor privind calitatea aerului: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Comunicare privind regiunile estice ale UE care se învecinează cu Rusia, Belarus și Ucraina COM(2026) 82 final.

ProtectEU: o strategie europeană de securitate internă⁴⁵ subliniază modul în care porturile au devenit principalele ținte ale amenințărilor externe și prevede securitatea maritimă pentru a aborda problema dronelor și a sabotării cablurilor submarine și pentru a îmbunătăți securitatea porturilor și a lanțului de aprovizionare, inclusiv a țărilor învecinate. **Strategia UE în materie de securitate maritimă** abordează reziliența și protecția porturilor ca infrastructură maritimă critică. Pentru a combate infiltrarea infracțională, Comisia **va prezenta în 2026 o strategie anticorupție a UE**, pe baza Directivei privind combaterea corupției.

Alianța portuară europeană combate traficul de droguri și criminalitatea organizată prin reunirea autorităților de aplicare a legii, a autorităților vamale, a autorităților portuare și a industriei. Alianța consolidează reziliența porturilor prin cooperare, schimbul de bune practici și identificarea lacunelor operaționale. Pe baza acestor lucrări, **Comisia va propune un cadru al UE pentru verificarea antecedentelor lucrătorilor portuari. De asemenea, eforturile în materie de securitate vor fi extinse la porturile interioare, inclusiv la cele care nu intră sub incidența Codului ISPS, în cooperare cu comisiile pentru fluvii. Comisia va publica bune practici de prevenire a traficului de droguri și va explora continuarea cooperării cu țările candidate.**

Prevenirea și detectarea contaminării mărfurilor și a infiltrării infracționale trebuie abordate deja în porturile de plecare din afara UE. Acest lucru necesită **elaborarea în comun de către Comisie și SEAE a unor cadre regionale pentru a coopera cu țările terțe în vederea îmbunătățirii securității porturilor, pe baza responsabilității comune și, acolo unde este posibil, cu sprijinul Global Gateway sau al altor instrumente de cooperare. În acest context, vor fi efectuate evaluări specifice ale porturilor din țări terțe cu grad ridicat de risc pentru a identifica și a remedia lacunele în materie de securitate, pentru a îmbunătăți schimbul de informații și, în cazul în care deficiențele grave rămân nesoluționate, pentru a prevedea posibile răspunsuri.** Acest sistem poate contribui la construirea unui parteneriat de încredere cu țările terțe în combaterea amenințărilor la adresa securității în porturi.

O mai bună aliniere a controalelor vamale în porturile UE, împreună cu protocoale de securitate mai bune la nivel mondial, pot proteja părțile UE și infrastructura critică, prin instrumente precum interdicția de încărcare. Comisia va lucra la schimbul de informații public-privat între autoritățile vamale și companiile de logistică maritimă cu privire la traficul de droguri și comerțul ilicit. În plus, Comisia este pregătită să evalueze măsura în care instrumentele antitrust pot sprijini aplicarea orientărilor sau a bunelor practici elaborate de Alianța portuară europeană. În temeiul propunerii de reformă vamală a UE, noua Autoritate vamală a UE și Platforma de date vamale a UE vor permite vămilor să efectueze analize de risc la nivelul UE și să abordeze lanțurile de aprovizionare internaționale, inclusiv comerțul electronic, prin autoritățile vamale și alte organisme de aplicare a legii, prin controale și verificări eficace ale conformității.

În plus, Comisia sprijină statele membre în punerea în aplicare a unor măsuri sanitare și fitosanitare (SPS) solide în porturi. Comisia se angajează să consolideze aceste mecanisme și invită statele membre să consolideze și să îmbunătățească măsurile de control privind bunurile importate. Statele membre **ar trebui să acorde prioritate punerii în aplicare a legislației în materie de securitate maritimă, să adopte bune practici partajate în cadrul**

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

parteneriatului public-privat al Alianței portuare europene pentru a combate criminalitatea organizată (inclusiv traficul de droguri) și corupția și să abordeze securitatea portuară în ansamblul său, asigurând personal de securitate suficient și investiții esențiale.

4.2. Consolidarea rezilienței și a pregătirii porturilor și a rețelelor logistice

Pericolele legate de schimbările climatice, cum ar fi creșterea nivelului mării, furtunile costiere și seceta, precum și degradarea mediului, conduc la creșterea riscurilor de inundații și de intruziune salină, afectând navigabilitatea, starea infrastructurii portuare și fiabilitatea, eficiența și siguranța operațiunilor portuare și la docuri. Pentru a sprijini statele membre în ceea ce privește planificarea pregătirii și a rezilienței, **Comisia va prezenta în 2026 un cadru european integrat pentru reziliență la schimbările climatice.**

Statele membre sunt obligate să adopte și să pună în aplicare strategii și planuri naționale de adaptare⁴⁶. Având în vedere vulnerabilitatea și importanța lor strategică, **porturile ar trebui să își elaboreze propriile planuri pentru reziliență la schimbările climatice.** De asemenea, aceste planuri ar trebui să contribuie la combaterea degradării mediului. Ar trebui să se aplice orientări privind imunizarea la schimbările climatice pentru infrastructură și principiile „rezilienței la schimbările climatice începând cu momentul conceperii”, atunci când se construiesc porturi noi sau se renovează porturi existente, precum și pentru dezvoltarea infrastructurii și a funcționării interfețelor cu rețelele logistice. **Schimbul de bune practici privind acțiunile de reziliență la schimbările climatice în porturi** va fi facilitat în spațiul maritim european.

Accidentele și evenimentele răuvoitoare reprezintă o amenințare semnificativă la adresa infrastructurii UE. Forța unei rețele de transport este pe măsura celei mai slabe verigi a sa și, prin urmare, redundanța suficientă și conexiunile alternative în rețeaua TEN-T sunt esențiale pentru a proteja lanțurile de aprovizionare, pentru a preveni șocurile economice sistemice și pentru a asigura mobilitatea militară și pregătirea pentru apărare. Pentru a proteja porturile împotriva pericolelor naturale și provocate de om, statele membre **ar trebui să includă porturile atunci când pun în aplicare Directiva privind reziliența entităților critice (Directiva REC)**⁴⁷. Viitoarele orientări pentru entitățile critice vor facilita protecția lor și siguranța personalului. În conformitate cu Strategia privind o Uniune a pregătirii, autoritățile ar trebui să promoveze un nivel ridicat de conștientizare a riscurilor în rândul comunităților situate în apropierea zonelor portuare, pentru a le permite rezidenților să reacționeze și să răspundă în mod eficace în cazul unui incident.

Coordonatorul EMS va facilita planificarea rezilienței pentru conectivitatea maritimă și conexiunea cu hinterlandul cu alți coordonatori ai coridoarelor europene de transport. În plus, statele membre ar trebui să acorde prioritate interoperabilității porturilor în cadrul sistemului feroviar al UE, precum și realizării unor „condiții de navigare corespunzătoare” până în 2030 pentru căile navigabile interioare. Acest lucru va aborda reziliența căilor navigabile interioare, constrângerile legate de capacitatea feroviară, blocajele

⁴⁶ Articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

la nivelul terminalelor și al frontierelor și slaba coordonare între administratorii de infrastructură.

Sisteme globale de navigație prin satelit Bruierea și spoofingul sistemelor globale de navigație prin satelit (GNSS) se înregistrează din ce în ce mai mult în Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană și pot duce la coliziuni pe mare sau în porturi. Recenta autentificare a mesajelor de navigație prin serviciul deschis al Galileo, precum și un serviciu de monitorizare a interferențelor de radiofrecvență, prevăzute în Fondul european pentru competitivitate (FEC) propus, contribuie la abordarea acestei amenințări tot mai mari⁴⁸.

Statele membre ar trebui să se asigure că bunurile critice sunt manipulate și depozitate în conformitate cu cerințele de mobilitate militară, cu strategia UE de constituire de stocuri⁴⁹ și cu regimul de securitate a aprovizionării introdus de Programul privind industria europeană de apărare. Porturile și, în special, porturile mai mici sunt importante pentru pregătirea UE și ar trebui să joace un rol important atunci când statele membre optimizează cartografierea, schimbul de informații și coordonarea pentru a constitui și a proteja stocurile și pentru a reduce la minimum perturbările. Planul de acțiune privind securitatea în materie de drone și soluții antidrone⁵⁰ oferă un set de instrumente, cu teste de rezistență a infrastructurilor critice, o mai bună conștientizare cu privire la domeniul maritim și o pregătire coordonată împotriva dronelor.

Statele membre ar trebui să protejeze și să consolideze infrastructura, suprastructura și echipamentele vulnerabile și să abordeze blocajele, să își intensifice eforturile de consolidare a infrastructurii lor critice. Statele membre ar trebui să asigure o redundanță și o capacitate suficiente pentru a absorbi perturbările pe termen scurt și mediu din lanțul lor logistic și din aprovizionarea lor cu bunuri critice, permițând în special celor mai vulnerabile noduri de mobilitate militară să atingă niveluri operaționale adecvate.

4.3. Autonomia digitală pentru securitatea economică

Sistemele digitale portuare, gestionarea traficului și platformele logistice devin infrastructuri strategice. Oricine controlează datele controlează, de asemenea, fluxurile. Schimburile de date pot dezvălui informații comerciale confidențiale ale utilizatorilor portuari și depind adesea de hardware și software din străinătate, o mare parte din datele blocului fiind stocate în afara UE. Infractorii și actorii statali neprietenoși exploatează din ce în ce mai mult vulnerabilitățile inerente ale sistemelor și ale proceselor digitale pentru traficul de droguri și atacurile cibernetice.

Deși aspectele legate de securitatea cibernetică necesită acțiuni specifice, UE trebuie să își intensifice și să își asigure suveranitatea tehnologică asupra datelor care stau la baza transportului civil și militar. Acest lucru implică soluții sigure de automatizare, infrastructură de cloud și de calcul, utilizarea IA și a conectivității de generație următoare (5G/6G, GNSS) pentru a evita orice formă de constrângere din cauza capacității sale unice de a îndeplini cerințe

⁴⁸ Sistemele spațiale de observare a Pământului, cum ar fi Copernicus, pot contribui la monitorizarea securității porturilor.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

stricte în ceea ce privește timpul scurt de așteptare și capacitatea ridicată de a sprijini serviciile critice pentru misiuni.

De asemenea, UE are nevoie de operatori și de lucrători instruiți, conștienți de rolul lor vital în asigurarea faptului că rețelele de infrastructuri critice ale UE funcționează așa cum ar trebui. Împreună cu Strategia maritimă industrială, un nou accent pe autonomia digitală va oferi întreprinderilor și antreprenorilor din UE oportunități de a dezvolta și de a implementa soluțiile digitale ale viitorului pentru a detecta și a contracara activitățile infracționale.

Pentru a consolida autonomia digitală a porturilor în temeiul actualului cadru financiar multianual, **Comisia va sprijini inițiativele de cercetare și dezvoltare pentru a asigura schimburile de date și stocarea datelor pentru porturi și pentru părțile interesate de-a lungul lanțurilor logistice multimodale.** Împreună cu statele membre, cu sectorul transporturilor, al logisticii și cu sectorul IT, Comisia **va promova și va sprijini soluții în direcția suveranității UE în ceea ce privește datele care stau la baza transportului său civil și militar vital și va urmări cooperarea cu țările care împărtășesc aceeași viziune.**

4.4. Securitatea cibernetică

Infrastructura complexă a porturilor și digitalizarea tot mai mare creează riscuri semnificative în materie de securitate cibernetică⁵¹ pentru lanțurile de aprovizionare și infrastructura critică a UE, inclusiv preocupări cu privire la furnizorii cu grad ridicat de risc care controlează sistemul-cheie. Orientările Agenției Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică (ENISA) privind gestionarea riscurilor cibernetică în porturi⁵² și Orientările Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) privind abordarea securității cibernetică la bordul navelor⁵³ sprijină punerea în aplicare. Comisia va **continua să coopereze cu OMI pentru a promova standarde globale armonizate de securitate cibernetică pentru sectorul maritim prin intermediul unui cod cibernetic neobligatoriu. ENISA va actualiza orientările privind gestionarea riscurilor cibernetică pentru porturi** cu măsuri de ultimă generație și cu cele mai recente evoluții ale politicilor UE, cum ar fi Directiva NIS 2).

Împreună cu Grupul de cooperare NIS și ENISA, Comisia va efectua o **evaluare coordonată la nivelul Uniunii a riscurilor în materie de securitate cibernetică în ceea ce privește porturile, pentru a identifica riscurile în materie de securitate cibernetică și pentru a recomanda măsuri de atenuare.** În cadrul revizuirii Regulamentului privind securitatea cibernetică, Comisia propune un cadru fiabil de securitate a lanțului de aprovizionare cu TIC. Pe baza evaluării riscurilor în materie de securitate la nivelul Uniunii, acest lucru ar permite restricții proporționale asupra furnizorilor cu grad ridicat de risc din infrastructura noastră critică. Comisia va efectua teste coordonate de pregătire și exerciții de foraj în porturi cu privire la scenarii specifice de risc în materie de securitate cibernetică.

Pentru a face schimb de bune practici și de informații, Comisia este pregătită să colaboreze cu statele membre în cadrul unui **forum specific pentru securitatea cibernetică a statelor membre și pentru autoritățile maritime/portuare**, pe baza Grupului de cooperare NIS instituit în temeiul articolului 14 din Directiva (UE) 2022/2555. Acesta ar putea aborda

⁵¹ Securitatea cibernetică maritimă este reglementată de Directiva NIS2 și de Regulamentul privind solidaritatea cibernetică, iar la nivel internațional, de Codul ISPS al OMI.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

amenințările cibernetice, incidentele, vulnerabilitățile, incidentele evitate la limită, creșterea gradului de conștientizare, formarea, exercițiile și competențele, consolidarea capacităților, standardele și specificațiile tehnice, acordând o atenție deosebită porturilor mici și mijlocii. Se va urmări participarea ENISA, a EMSA și a părților interesate relevante, precum și coordonarea cu parteneriatele public-privat, cum ar fi Centrul european de schimb de informații și de analiză pentru sectorul maritim (EM-ISAC) și inițiativele regionale, cum ar fi Centrul pentru securitate maritimă al Mării Negre. Pachetul omnibus digital propune instituirea unui punct de intrare unic pentru raportarea obligatorie a incidentelor de securitate cibernetică.

Acțiuni emblematice:

- *actualizarea orientărilor existente privind securitatea portuară pentru a acoperi în mod adecvat toate amenințările relevante;*
- *elaborarea de cadre regionale împreună cu SEAE pentru a coopera cu țările terțe în vederea îmbunătățirii securității porturilor și depunerea de eforturi pentru o mai bună aliniere a controalelor vamale în toate porturile UE, împreună cu protocoale de securitate mai bune la nivel mondial;*
- *propunerea unui cadru UE pentru verificarea antecedentelor lucrătorilor portuari;*
- *crearea unui forum pentru ca autoritățile statelor membre în materie de securitate cibernetică și autoritățile maritime/portuare să facă schimb de informații și de bune practici;*
- *efectuarea unei evaluări coordonate la nivelul Uniunii a riscurilor în materie de securitate pentru a identifica riscurile în materie de securitate cibernetică și a recomanda măsuri adecvate de atenuare a acestora.*

5. ACCES LA FINANȚARE ȘI LA INVESTIȚII

Numai o combinație de finanțare din partea UE, națională și privată, sprijinită de cadre de reglementare previzibile și de instrumente de reducere a riscurilor, va aborda provocările și rolurile în continuă evoluție cu care se confruntă porturile. Părțile interesate au furnizat estimări ale nevoilor de investiții⁵⁴, pe baza creșterii fluxurilor comerciale, a eforturilor de decarbonizare, a creșterii dimensiunii navelor și a nevoilor în materie de durabilitate și reziliență. Printre blocajele în materie de finanțare se numără accesul la finanțare sigură, creșterea costurilor și procedurile de autorizare îndelungate și costisitoare.

Finanțarea publică, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, după caz, reduce riscurile pentru investitorii privați, permițând proiecte cu o valoare publică semnificativă, care abordează provocările societale. Cu toate acestea, finanțarea publică este limitată și **trebuie să fie direcționată astfel încât să se maximizeze impactul acesteia (a se vedea anexa 1 pentru principiile de finanțare).**

Începând din 2014, UE a sprijinit proiecte portuare privind energia, durabilitatea, conectivitatea, inovarea și alte aspecte în cadrul mai multor instrumente, cu aproximativ 10 miliarde EUR pentru implementare și peste 200 de milioane EUR pentru C&I, inclusiv MIE, FEDR și programele de coeziune, Orizont 2020 și Orizont Europa⁵⁵. De asemenea, Comisia va

⁵⁴ ESPO estimează 80 de miliarde EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217-InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ MIE-T (3,9 miliarde EUR), MIE-E (856 de milioane EUR), FEDR și programele Fondului de coeziune (3,7 miliarde EUR), Fondul pentru inovare (870 de milioane EUR), Orizont 2020 și Orizont Europa (218 milioane

acorda prioritate sprijinului pentru dezvoltarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi, în cadrul unei cereri de propuneri MIE din 2026.

În următorul cadru financiar multianual (2028-34), o serie de instrumente pot sprijini investițiile în porturi: propunerea de **Fond european pentru competitivitate (FEC)** ar putea include investiții în infrastructură, superstructură și echipamente curate, securizate, cu dublă utilizare, multimodale și digitalizate suverane, inclusiv în infrastructură de reîncărcare și în tehnologia albastră. **Mecanismul pentru interconectarea Europei 2028-2034 (MIE3)**, cu un buget propus pentru transport de 51,5 miliarde EUR, va fi un instrument-cheie al UE, porturile făcând parte din prioritățile de finanțare transfrontalieră în materie de conectivitate⁵⁶. Viitorul program **Orizont Europa 2028-2034** ar trebui să sprijine inovarea în porturi.

În temeiul propunerii de regulament care reglementează **planurile de parteneriat național și regional**, unul dintre obiectivele specifice include măsuri de consolidare a infrastructurii de transport a Uniunii și de contribuție la finalizarea TEN-T, decarbonizând și îmbunătățind în același timp conectivitatea, securitatea și accesibilitatea pentru zonele îndepărtate, periferice și mai puțin conectate. Cu ajutorul fondurilor disponibile, **statele membre și regiunile vor putea, în funcție de nevoile și circumstanțele locale, să promoveze dezvoltarea porturilor lor.**

Astfel cum se prevede în Strategia maritimă industrială a UE, Fondul pentru inovare, finanțat de EU ETS, va deschide în 2027 o cerere de propuneri specifică în domeniul maritim, care poate aduce beneficii și proiectelor din porturi.

În perioada 2014-2025, Grupul Băncii Europene de Investiții (Grupul BEI) a oferit sprijin pentru proiecte în porturile maritime și interioare de aproximativ 2,8 miliarde EUR din resurse proprii, inclusiv proiecte privind reziliența la schimbările climatice, decarbonizarea, coeziunea, inovarea, digitalizarea, securitatea și apărarea, sursele regenerabile offshore și combustibilii alternativi⁵⁷. **Comisia va solicita serviciului consultativ al BEI să ofere sprijin pentru consolidarea capacităților, în special pentru porturile TEN-T mici și mijlocii. În plus, Comisia va colabora cu băncile și instituțiile naționale de promovare și cu părțile interesate financiare private pentru a identifica soluții de finanțare suplimentare în conformitate cu prioritățile, criteriile și condițiile stabilite în prezenta strategie.**

Peisajul dinamic al industriei portuare mondiale se confruntă cu depășirea nivelului activităților de bază, extinzându-se la noi tehnologii și inovații care deblochează noi oportunități. Multe porturi se diversifică deja cu succes, însă există în continuare un potențial de creștere suplimentară. **Porturile UE ar trebui să urmărească strategii orientate spre viitor, neconvenționale, integrând tehnologii de vârf și practici durabile inovatoare. În special, porturile mici și mijlocii ar trebui să valorifice oportunitățile de afaceri în tranziția energetică și în digitalizare.**

EUR). InvestEU a mobilizat 200 de milioane EUR în porturi, plus 730 de milioane EUR pentru sectorul digital și captarea și stocarea dioxidului de carbon relevante pentru porturi. Mecanismul de redresare și reziliență (MRR) oferă un sprijin semnificativ în unele state membre proiectelor privind alimentarea cu energie electrică de la mal și ecologizarea porturilor.

⁵⁶ Bugetul propus pentru MIE 2028-2034 este de 29,9 milioane EUR pentru obiective specifice privind energia [COM(2025) 547].

⁵⁷ [https://www.eib.org/en/products/index: What we offer \(Ce oferim\).](https://www.eib.org/en/products/index: What we offer (Ce oferim).)

6. COEZIUNE SOCIALĂ, COMPETENȚE ȘI LOCURI DE MUNCĂ DE CALITATE

6.1. Porturile în calitate de conectori

Porturile sunt factori esențiali pentru dezvoltarea economică, reziliența, coeziunea socială și teritorială a zonelor arctice și de coastă, a insulelor și a regiunilor ultraperiferice, precum și a celor 20 de milioane de cetățeni ai UE din aceste zone. Dezvoltarea industrială și clusterelor maritime inovatoare din porturi îmbunătățesc economia locală, în timp ce spațiile publice și private de pe țărm sporesc atractivitatea orașelor. Acest lucru poate duce la concurență pentru spațiu și la un impact negativ asupra mediului în zonele dens populate.

Comisia va **continua să sprijine coeziunea teritorială și conectivitatea insulelor și a regiunilor ultraperiferice**, în special a celor care se confruntă cu provocări demografice, prin finanțarea politicii de coeziune și prin Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru Transporturi (MIE-T) și **invită statele membre să sprijine îmbunătățirea infrastructurii, a energiei curate și a combustibililor ecologici, a siguranței și a durabilității pentru porturile mici și mijlocii**, în special pe insule, în regiunile îndepărtate și ultraperiferice. Comisia va include **măsuri de politică pentru a consolida contribuțiile economice, de mediu și sociale ale porturilor la comunitățile locale** în cadrul viitoarelor comunicări privind strategia privind comunitățile costiere și strategia privind insulele. Interacțiunile dintre port și oraș necesită echilibrarea factorilor economici, de mediu și sociali. Comisia va **consolida dialogurile și va sprijini elaborarea de bune practici și orientări privind îmbunătățirea relațiilor dintre port și oraș**⁵⁸. În plus, Comisia propune o nouă foaie de parcurs pentru porturi mici și mijlocii competitive.

6.2 O forță de muncă calificată și condiții de muncă sigure în porturile UE

O forță de muncă calificată și instruită în permanență este esențială pentru realizarea tranziției echitabile, curate și digitale în porturi și în activitățile conexe ale economiei albastre, inclusiv în comunitățile locale din jurul porturilor. O nouă strategie pentru reînnoirea generațiilor în sectorul albastru din cadrul Pactului european privind oceanul planetar, planificată pentru 2027, va contribui la dezvoltarea **unei forțe de muncă calificate de nouă generație în toate sectoarele economiei albastre, inclusiv în porturi**.

În cadrul Pactului consolidat pentru competențe, anunțat în Uniunea competențelor, Comisia încurajează **partenerii sociali, porturile și alte părți interesate, inclusiv centrele de formare relevante, să instituie un parteneriat specific în materie de competențe pentru sectorul portuar**, pentru a anticipa nevoile în materie de competențe, a aborda deficitele, a promova inițiativele de perfecționare și recalificare⁵⁹ și accesul incluziv la locuri de muncă de calitate, în special pentru femei și tineri. Industria maritimă, inclusiv porturile, sunt invitate să **coopereze cu parteneriatul la scară largă pentru ecosistemul digital din Pactul privind**

⁵⁸ Prin intermediul misiunii UE „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”, al misiunii UE „Refacerea oceanelor și a apelor noastre”, al Pactului european privind oceanul planetar, al Strategiei privind comunitățile costiere, al perspectivei „de la sursă la mare” a Strategiei pentru reziliența în domeniul apei. Inițiativele urbane ale UE, cum ar fi Acordul privind orașele verzi și Convenția primarilor, încurajează urmărirea unor obiective ambițioase în materie de mediu și climă în orașele portuare.

⁵⁹ Pe baza unor inițiative precum Recomandarea Consiliului privind o tranziție echitabilă către neutralitatea climatică, Regulamentul privind industria „zero net” (inclusiv academiile care contribuie la obiectivul zero emisii nete) și Foaia de parcurs privind locurile de muncă de calitate.

competențele pentru a sprijini perfecționarea digitală în sectorul portuar, **să prezinte angajamente în cadrul Academiei de competențe în materie de securitate cibernetică și să utilizeze instrumentul Cadrului european de competențe în materie de securitate cibernetică (ECSF) pentru profesioniștii portuari.** Acțiunile complementare din cadrul Strategiei maritime industriale a UE menite să sporească atractivitatea carierelor în clusterul de transport maritim și să promoveze mobilitatea între rolurile maritime și cele terestre sunt, de asemenea, extrem de relevante pentru sectorul portuar.

Acquis-ul UE privind securitatea și sănătatea în muncă (SSM) se aplică porturilor. În plus, consolidarea cooperării dintre autoritățile portuare naționale, inspectoratele de muncă și agențiile de siguranță maritimă, inclusiv cooperarea transfrontalieră cu sprijinul Autorității Europene a Muncii, este esențială pentru protejarea lucrătorilor.

Modificările recente⁶⁰ au clarificat, de asemenea, aplicarea normelor de investigare a accidentelor de transport maritim referitoare la lucrătorii portuari aflați la bordul navelor. Directiva privind controlul statului portului⁶¹ prevede un sistem de verificări punctuale prin sondaj ale conformității navelor care fac escală în porturile UE. Pentru a spori și mai mult siguranța și cu implicarea partenerilor sociali, **Comisia va pregăti orientări privind aplicarea legislației în domeniul siguranței maritime în cazul lucrătorilor portuari de la bordul navelor.** UE va sprijini cercetări și orientări suplimentare privind **manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi din surse regenerabile, cu emisii scăzute și cu emisii zero de dioxid de carbon în zona portuară** în cadrul programului Orizont Europa, iar **Comisia va pregăti orientări și materiale de formare privind manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi în porturi.**

UE va continua să promoveze standarde ridicate de siguranță și de muncă, dialogul social și bunele practici, inclusiv în cadrul forurilor internaționale. **Statele membre sunt încurajate să sprijine îmbunătățirea siguranței și a durabilității⁶² în porturi și să asigure punerea în aplicare și respectarea legislației Uniunii și a legislației naționale în domeniul muncii și a contractelor colective de muncă.**

Acțiuni emblematice:

- *sprijinirea porturilor mici și mijlocii cu o foaie de parcurs specifică (anexa 2);*
- *sprijinirea dezvoltării unei forțe de muncă calificate de nouă generație în toate sectoarele economiei albastre, inclusiv în porturi, prin acțiuni în cadrul Strategiei pentru reînnoirea generațiilor în sectorul albastru;*
- *sprijinirea partenerilor sociali și a părților interesate relevante în vederea instituirii unui pact privind competențele pentru sectorul portuar în ceea ce privește perfecționarea, recalificarea și incluziunea lucrătorilor;*
- *elaborarea de orientări privind aplicarea legislației în domeniul siguranței maritime în cazul lucrătorilor portuari de la bordul navelor;*
- *elaborarea de orientări privind manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi în porturi.*

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Inclusiv Directiva 2012/18/UE (Seveso) și Directiva 2014/34/UE (ATEX), Directiva 1999/92/CE (protecția sănătății și securității lucrătorilor), Directiva (UE) 2024/1788 (pachetul privind gazele naturale și hidrogenul).

7. CONCLUZIE

Această strategie subliniază rolul esențial al porturilor pentru economia și societatea UE. Ea stabilește un cadru pentru adaptarea sectorului portuar al UE la exigențele viitorului, pentru îmbunătățirea competitivității sale și pentru extinderea rolului porturilor pentru societate într-un mod securizat, sigur și durabil, precum și pentru creșterea rezilienței, a mobilității militare și a securității cibernetice și economice. Comisia se angajează să asigure punerea sa efectivă în aplicare și îndeplinirea obiectivelor sale împreună cu toate părțile interesate menționate mai sus. În acest scop, Comisia va lansa un **Consiliu la nivel înalt al industriilor maritime și al porturilor**, prezidat de comisarul responsabil și de vicepreședinții executivi, cu scopul de a avea un schimb continuu de opinii cu privire la punerea în aplicare a acțiunilor prezentate **atât în strategia industrială maritimă, cât și în cea portuară a UE** și de a colecta feedback cu privire la evoluțiile de pe piață.

ANEXA 1: Principii de finanțare⁶³

A) Principii comune pentru proiectele portuare ale UE în toate fluxurile de finanțare relevante ale UE:

- finanțarea publică ar trebui să se concentreze pe obținerea celui mai mare și mai catalizator impact asupra provocărilor publice și societale, în conformitate cu normele aplicabile privind ajutoarele de stat;
- ar trebui să se acorde granturi numai proiectelor de interes public clar, mobilizând și reducând riscurile investițiilor private;
- printre prioritățile publice ar trebui să se numere reziliența lanțurilor logistice și de aprovizionare critice, conectivitatea, furnizarea de combustibili ecologici, alimentarea cu energie electrică de la mal și încărcarea, electrificarea porturilor și conexiunile la rețea, infrastructura verde și operațiunile portuare durabile, capacitățile cu dublă utilizare și securitatea portuară fizică și digitală, combaterea criminalității și a traficului de droguri, crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă în comunitățile costiere, economia circulară, reducerea deșeurilor și reciclarea;
- ar trebui să se acorde o atenție deosebită, pe insule, în regiunile costiere și ultraperiferice, în funcție de nevoile acestora, porturilor mici și mijlocii și, în special, în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței, a electrificării și a accesului la rețele;
- ar trebui să se acorde prioritate dezvoltării de soluții la nivelul UE și să se intensifice implementarea acestora;
- crearea unei rețele portuare reziliente, capabilă să asigure lanțuri logistice și de aprovizionare critice, mobilitate militară și conectivitate, inclusiv în insule și în regiuni ultraperiferice, și protejarea porturilor maritime ale UE împotriva amenințărilor internaționale;
- porturile UE expuse direct concurenței neloiale din partea porturilor din țări terțe ar trebui să beneficieze de finanțare pentru infrastructura verde și echipamentele portuare;
- finanțarea publică pentru entitățile din porturile UE controlate direct sau indirect de interese ale unor țări terțe ar trebui examinată îndeaproape în cazurile legate de securitatea UE și de interesele de ordine publică, inclusiv de infrastructurile critice sau cu dublă utilizare;
- ar trebui stimulate soluții pentru a sprijini inovarea și reziliența în UE și ar trebui explorate sinergiile dintre sectoare;
- ar trebui luate în considerare potențialele beneficii în materie de securitate ale dependenței de furnizori de tehnologie și de servicii din interiorul UE sau din țări care împărtășesc aceeași viziune;
- soluțiile propuse de actorii din țările implicate în procesul de aderare ar trebui luate în considerare în cadrul lanțului de aprovizionare mai larg al UE.

B) Principii directe pentru sprijinirea proiectelor portuare în țări terțe:

- accentul pe parteneriate reciproc avantajoase, în care prioritățile sunt partajate, cum ar fi punerea în aplicare a unor standarde comune, consolidarea capacităților privind

⁶³ Prezenta anexă nu aduce atingere procedurilor legislative în ceea ce privește adoptarea cadrului financiar multianual 2028-2034.

măsurile de reglementare, extinderea infrastructurii pentru combustibili ecologici, protecția mediului, a biodiversității și a climei, prioritățile în materie de extindere, siguranța și securitatea maritimă și portuară și combaterea traficului de droguri și de persoane și a altor tipuri de utilizare ilegală sau ilicită a infrastructurii portuare. Asigurarea concurenței loiale, a respectării drepturilor omului, a standardelor sociale și de mediu, a protecției climei, precum și a respectării cerințelor de siguranță și de securitate;

- protejarea competitivității UE (inclusiv o verificare a competitivității pentru a evalua sprijinul financiar acordat proiectelor portuare care ar avea un impact negativ asupra activităților din porturile UE pe o rază de 300 de mile marine);
- beneficiile aduse obiectivelor de politică ale UE legate de conectivitate și comerț, importul/exportul de materii prime critice sau de combustibili din surse regenerabile și de alte bunuri de importanță critică pentru economia UE;
- asigurarea faptului că acordurile internaționale relevante dintre UE și țările terțe conțin condiții echitabile de acces pe piață pentru serviciile portuare și de navigație terminală și pentru concesiunile pentru furnizarea acestor servicii, cu mecanisme clare de monitorizare a aplicării lor.
- Sprijinirea aderării la acorduri internaționale ambițioase cu caracter obligatoriu în cadrul OMI.

ANEXA 2: O nouă foaie de parcurs pentru porturi mici și mijlocii competitive

Porturile mici, mijlocii și insulare reprezintă o parte importantă a sistemului portuar european, cu un mare potențial. Ele sprijină comunitățile costiere, conectivitatea și coeziunea teritorială, conectând în același timp economiile regionale și contribuind la prioritățile Uniunii la nivel local și regional. De asemenea, ele îndeplinesc un rol în autonomia strategică a Uniunii, în special în ceea ce privește energia și lanțurile de aprovizionare critice, și sprijină economia albastră, inclusiv pescuitul, precum și segmente de piață importante și specializate, cum ar fi transportul de persoane, energia și energia electrică offshore. Prin urmare, prezenta strategie acordă o atenție deosebită porturilor mici și mijlocii, inclusiv în ceea ce privește simplificarea, inovarea, spațiul maritim european, electrificarea și securitatea. Strategia privind comunitățile costiere va sprijini în continuare competitivitatea și diversificarea regiunilor de coastă, cu un accent deosebit pe porturile mici. **Foaia de parcurs a Comisiei privind tranziția energetică a pescuitului și acvaculturii din UE** va aborda, de asemenea, utilizarea energiei din surse regenerabile în porturile mici și va sprijini elaborarea unei metodologii armonizate la nivelul UE pentru măsurarea consumului de energie și a emisiilor în porturi. De asemenea, se vor oferi sprijin și orientări specifice.

- **Prioritate de finanțare specifică, finanțarea politicii de coeziune, consolidarea capacității financiare și pregătirea proiectelor** de către centrul consultativ al BEI.
- Un **sprijin mai bun din partea statelor membre** pentru decizia privind serviciile de interes economic general.
- Promovarea **electrificării siturilor și clusterelor industriale** prin viitorul plan de acțiune privind electrificarea.
- **Proiecte-pilot privind integrarea surselor alternative de energie** (finanțare europeană potențială pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură).
- **Platforma BlueInvest** pentru sprijinirea testării noilor tehnologii, a validării pe piață, a asistenței tehnice și a strângerii de fonduri.
- **Consiliere în materie de securitate cibernetică și consolidarea capacităților.**
- Extinderea Alianței portuare pentru a face schimb de **bune practici și de consultanță privind combaterea traficului de droguri și a activităților infracționale.**
- Viitorul **plan de lucru pentru spațiul maritim european (EMS)** va aborda dezvoltarea unor centre și legături durabile și verzi de transport maritim pe distanțe scurte, colaborarea dintre porturi, cu accent pe porturile mai mici.
- **Planul de acțiune privind transportul pe căile navigabile interioare (IWT) pentru perioada 2028-2034** va include acțiuni specifice de promovare a schimbului de cunoștințe și de sprijinire a porturilor interioare.

ANEXA 3: Rezumatul acțiunilor și orientări

Pilonul I - CONSOLIDAREA COMPETITIVITĂȚII, A INOVĂRII ȘI A DIGITALIZĂRII

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- începând din 2026 va acorda prioritate inițiativelor reciproc avantajoase în porturile țărilor terțe, în conformitate cu principii directe clare;
- începând din 2026 va aplica principiile acestei strategii în negocierile privind acordurile internaționale și cadrele de cooperare;
- începând din 2026, va continua să urmărească accesul pe piață în cadrul negocierilor privind acordurile de liber schimb și, împreună cu Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE), va colabora cu țările terțe pentru a promova condiții de investiții echitabile și accesul întreprinderilor din UE;
- începând din 2026 va sprijini statele membre în eforturile lor de standardizare internațională pentru un nou flux de lucru privind porturile și terminalele inovatoare în cadrul Forumului la nivel înalt privind standardizarea europeană;
- până în 2028 va elabora orientări pentru statele membre pentru evaluarea investițiilor străine în conformitate cu angajamentele internaționale ale UE și un cadru pentru cartografierea și monitorizarea investițiilor străine în porturile UE;
- începând din 2026 va pune un accent mai puternic pe implementarea de după etapa-pilot în viitoarele inițiative Orizont Europa, inclusiv pe tema emblematică „Porturile viitorului”;
- va consolida poziția de lider tehnologic a Uniunii în ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi, electrificarea, proiectarea, modernizarea echipamentelor, eficiența energetică și digitalizarea și va include sisteme de conversie a energiei, circularitatea și soluțiile digitale;
- începând din 2026 va urmări consolidarea cooperării dintre sectorul public și cel privat în cadrul programului-cadru Orizont Europa 2028-2034 în domenii prioritare;
- în 2026 va consolida normele privind accesul la infrastructurile de servicii feroviare;
- în 2028 va propune un program de acțiune privind transportul pe căile navigabile interioare (IWT) pentru perioada 2028-2034, axat pe porturile interioare;
- până în 2028 va stabili orientări ale UE pentru schimbul eficient de date în cadrul lanțului de transport;
- în 2027, după caz, având în vedere și rezultatul consultării publice, va evalua dacă este necesară modificarea pragurilor și va furniza orientări suplimentare, oferind exemple și clarificări interpretative ale normelor RGECA, inclusiv pentru investițiile în infrastructura portuară;
- în 2026 va revizui orientările UE privind concentrările economice cu scopul de a oferi orientări clare și actualizate cu privire la aplicarea normelor UE privind concentrările economice atât în cazul efectelor orizontale, cât și al celor neorizontale ale concentrărilor.

Coordonatorul european pentru spațiul maritim european (EMS):

- va acorda prioritate dezvoltării de centre și legături durabile și verzi de transport maritim pe distanțe scurte, va promova colaborarea între porturi, cu accent pe porturile mai mici, modernizarea infrastructurii maritime și integrarea cu transportul feroviar și pe căile navigabile interioare;

- va facilita planificarea rezilienței prin ateliere cu alți coordonatori ai coridoarelor europene de transport pentru a explora opțiunile de contingență pentru conectivitatea maritimă și conexiunea cu hinterlandul în cazul în care porturile principale de pe principalele rute de transport ar fi perturbate.

Statele membre sunt invitate:

- să joace un rol de lider în stabilirea de standarde tehnice internaționale la nivel mondial în cadrul forurilor internaționale relevante, inclusiv ISO;
 - să prevină, să atenueze și să combată riscurile asociate proprietății străine și controlului străin asupra infrastructurilor strategice cu dublă utilizare și a operațiunilor conexe acestora;
 - să asigure posibilitatea de a obține controlul public temporar sau dreptul de utilizare a infrastructurii, a activelor sau a echipamentelor strategice cu dublă utilizare în temeiul dreptului intern;
 - să se asigure că măsurile necesare prevăzute în Regulamentul privind mobilitatea militară sunt puse în aplicare pe deplin și rapid, după vor fi adoptate;
 - să raționalizeze procedurile de planificare și de autorizare pentru a permite adoptarea rapidă a inovării în porturi;
 - să acorde o prioritate mai mare îmbunătățirii disponibilității și capacității conexiunilor cu hinterlandul pe calea ferată și pe căile navigabile interioare;
- să raționalizeze procedurile de planificare a utilizării terenurilor și de autorizare pentru a permite dezvoltarea rapidă a unor zone suplimentare de utilizare a porturilor.

Părțile interesate din sector sunt încurajate:

- să sprijine adoptarea și distribuirea cercetării finanțate de UE, să facă schimb de bune practici și să dezvolte parteneriate și noi modele de afaceri, care să depășească provocările specifice/locale și să abordeze cerințele pieței în general, inclusiv pe cele ale porturilor mici și mijlocii.

Statele membre și părțile interesate sunt invitate:

- să aplice principiile directoare stabilite în prezenta strategie și propriilor inițiative și să consolideze coordonarea generală și schimbul de informații;
- să raționalizeze procedurile de planificare și de autorizare pentru a permite adoptarea rapidă a inovării în porturi;
- să acorde o prioritate mai mare conexiunilor hinterlandului cu căile ferate și cu căile navigabile interioare;
- să urmărească un echilibru între randamentul investițiilor pentru operatorii privați și obligațiile contractuale adecvate (durată, condiții transparente și echitabile pentru reînnoiri, clauze de flexibilitate) pentru a asigura reziliența, securitatea, siguranța și reducerea emisiilor.

Pilonul II - PROMOVAREA TRANZIȚIEI ENERGETICE, A DURABILITĂȚII ȘI A INDUSTRIILOR CURATE

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- în 2026 va continua monitorizarea implementării surselor de alimentare cu energie electrică de la mal și în viitorul plan de acțiune privind electrificarea, va introduce noi măsuri de sprijinire a electrificării porturilor și va promova o mai mare transparență a stabilirii prețurilor pentru sursele de alimentare cu energie electrică de la mal;
- va utiliza oportunitățile de punere în aplicare a T-MED pentru a sprijini conectivitatea energetică durabilă între porturile mediteraneene;
- în viitorul pachet privind uniunea energetică, va analiza modalitățile de promovare a disponibilității combustibililor durabili în porturi;
- în cadrul viitoarei revizuirii a RICA, va lua în considerare măsuri de accelerare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru transportul maritim;
- va coordona eforturile statelor membre și va facilita schimbul de bune practici, inclusiv, eventual, prin orientări;
- până la sfârșitul anului 2026 va evalua capacitatea infrastructurii și nevoile viitoare de aprovizionare cu combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în și către porturi prin intermediul Alianței pentru combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon;
- în 2026 va comanda un studiu în cadrul întreprinderii comune pentru un hidrogen curat, pentru a sprijini activitățile Comisiei în cadrul Coalitiei mondiale a porturilor privind hidrogenul;
- începând din 2026 va sprijini parteneriatele cu porturile, autoritățile locale și clusterelor industriale;
- încurajează o cooperare mai strânsă între porturi, întreprinderile din domeniul energiei, operatorii de rețea și autoritățile locale și este pregătită să ofere orientări informale cu privire la aspectele antitrust;
- până în 2027 va organiza o serie de ateliere specifice pentru porturi;
- va revizui Regulamentul delegat privind taxonomia UE în domeniul climei pentru a îmbunătăți posibilitatea de utilizare a criteriilor tehnice de examinare și pentru a le simplifica și actualiza astfel încât să reflecte evoluțiile relevante în materie de politici, legislative și tehnologice;
- va urmări o măsurare și o raportare mai coerentă a emisiilor în zonele portuare.

Statele membre sunt invitate:

- să sprijine tehnologiile fără fir și soluțiile de rețele inteligente, procedurile digitalizate și o mai bună utilizare a activelor de rețea existente;
- să promoveze soluțiile de gestionare a cererii, în special pentru porturile mici și mijlocii;
- să consolideze sinergiile dintre TEN-T și TEN-E și alte planificări ale rețelei de energie electrică și, în acest context, să includă nevoile terestre, astfel cum se reflectă în planurile naționale de dezvoltare a rețelei în viitoarele planuri strategice de dezvoltare a rețelei offshore;
- să reflecte în procedurile naționale și în evaluările de la caz la caz prezumția de interes public superior pentru infrastructura rețelei de energie electrică, inclusiv pentru sursele de alimentare cu energie electrică de la mal din porturi;
- să aloce o parte din veniturile EU ETS pentru investițiile în decarbonizarea sectorului maritim în întregul sector maritim din Europa;

- să sprijine cooperarea structurată între porturi și clusterelor industriale locale pentru a promova sursele regenerabile de energie, partajarea energiei, reutilizarea căldurii reziduale, soluțiile de stocare și dezvoltarea unor comunități energetice axate pe porturi;
- să utilizeze după caz, dispozițiile legate de dezvoltarea portuară în temeiul Directivei-cadru privind apa și să asigure punerea în aplicare în timp util a noilor norme de mediu privind poluarea marină cauzată de transportul maritim în porturi;
- să abordeze emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici din porturi în cadrul punerii în aplicare a planurilor lor naționale privind energia și clima și a programelor naționale de control al poluării atmosferice.

Pilonul III - PROTECȚIA ȘI SECURIZAREA PORTURILOR

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- până în 2027 va actualiza orientările existente privind legislația în materie de securitate maritimă pentru a acoperi în mod adecvat toate amenințările relevante;
- până la sfârșitul anului 2026 va colabora cu statele membre ale UE în vederea actualizării orientărilor internaționale în cadrul Organizației Maritime Internaționale;
- până la sfârșitul anului 2026 va prezenta o strategie anticorupție a UE;
- în 2027 va propune un cadru UE pentru verificarea antecedentelor lucrătorilor portuari;
- în 2027 va extinde eforturile în materie de securitate la porturile interioare, inclusiv la cele care nu intră sub incidența Codului ISPS, în cooperare cu comisiile pentru fluvii;
- în 2027 va publica bune practici de prevenire a traficului de droguri și va explora continuarea cooperării cu țările candidate;
- până în 2027 va elabora cadre regionale împreună cu SEAE pentru a coopera cu țările terțe în vederea îmbunătățirii securității porturilor și depunerea de eforturi pentru o mai bună aliniere a controalelor vamale în toate porturile UE, împreună cu protocoale de securitate mai bune la nivel mondial;
- până în 2027 va lucra la un schimb de informații bidirecțional public-privat între autoritățile vamale și companiile de logistică maritimă;
- va fi pregătită să evalueze măsura în care instrumentele antitrust pot sprijini aplicarea orientărilor sau a bunelor practici elaborate de Alianța portuară europeană;
- în 2026 va prezenta un cadru european integrat pentru reziliență la schimbările climatice;
- începând din 2026 va sprijini inițiativele de cercetare și dezvoltare pentru a asigura schimburile de date și stocarea datelor pentru porturi și părțile interesate de-a lungul lanțurilor logistice multimodale;
- începând din 2026 va promova și va sprijini soluții pentru suveranitatea UE în ceea ce privește datele care stau la baza transportului său civil și militar vital și va urmări cooperarea cu țările care împărtășesc aceeași viziune;
- în 2027 va continua să coopereze cu OMI pentru a promova standarde globale armonizate de securitate cibernetică pentru sectorul maritim prin intermediul unui cod cibernetic neobligatoriu;
- până în 2027 va actualiza Orientările ENISA privind gestionarea riscurilor cibernetice pentru porturi;

- până în 2027 va efectua o evaluare coordonată la nivelul Uniunii a riscurilor în materie de securitate pentru a identifica riscurile în materie de securitate cibernetică și pentru a recomanda măsuri de atenuare adecvate;
- până în 2027 va crea un forum pentru ca autoritățile statelor membre în materie de securitate cibernetică și autoritățile maritime/portuare să facă schimb de informații și de bune practici.

Statele membre sunt invitate:

- să acorde prioritate punerii în aplicare a legislației în materie de securitate maritimă și să adopte bune practici partajate în cadrul parteneriatului public-privat al Alianței portuare europene pentru a combate criminalitatea organizată (inclusiv traficul de droguri) și corupția și pentru a combate securitatea portuară în ansamblul său;
- să acorde prioritate interoperabilității porturilor în cadrul sistemului feroviar al UE, precum și realizării unor „condiții de navigare corespunzătoare” până în 2030 pentru căile navigabile interioare;
- să includă porturile în punerea în aplicare a Directivei privind reziliența entităților critice (Directiva REC);
- să se asigure că bunurile critice sunt manipulate și depozitate în conformitate cu cerințele de mobilitate militară, cu strategia UE de constituire de stocuri și cu regimul de securitate a aprovizionării introdus de Programul privind industria europeană de apărare;
- să optimizeze cartografierea, schimbul de informații și coordonarea pentru a constitui și a proteja stocurile și pentru a reduce la minimum perturbările, luând în considerare rolurile specifice ale porturilor mai mici.

Statele membre și părțile interesate sunt invitate:

- să elaboreze planuri pentru reziliență la schimbările climatice și să facă schimb de bune practici privind acțiunile de reziliență la schimbările climatice în porturi;
- să protejeze și să consolideze infrastructura, suprastructura și echipamentele vulnerabile și să abordeze blocajele, să își intensifice eforturile de consolidare a infrastructurii lor critice;
- să asigure o redundanță și o capacitate suficiente pentru a absorbi perturbările pe termen scurt și mediu din lanțul lor logistic și din aprovizionarea lor cu bunuri critice, permițând în special celor mai vulnerabile noduri de mobilitate militară să atingă niveluri operaționale adecvate;

Coordonatorul EMS:

- va facilita planificarea rezilienței pentru conectivitatea maritimă și conexiunea cu hinterlandul cu alți coordonatori ai coridoarelor europene de transport.

Pilonul IV - ACCES LA FINANȚARE ȘI LA INVESTIȚII

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va aplica principiile de finanțare elaborate în strategie în toate instrumentele de finanțare, inclusiv acțiunile relevante de sprijinire a inovării în porturi în cadrul programului Orizont Europa 2028-2034;

- va acorda prioritate sprijinului pentru dezvoltarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal în porturi, în cadrul unei cereri de propuneri MIE din 2026;
- va utiliza în mod optim fondurile disponibile în cadrul actualului CFM pentru a sprijini prioritățile strategiei;
- va solicita serviciului BEI, prin JASPERS, să ofere sprijin pentru consolidarea capacităților, în special pentru porturile TEN-T mici și mijlocii;
- va colabora cu băncile și instituțiile naționale de promovare și cu părțile interesate financiare private pentru a identifica soluții de finanțare suplimentare pentru porturile și operatorii de pe căile navigabile interioare.

BEI este invitată:

- să continue să ofere finanțare și sprijin consultativ sectorului și să rămână angajată într-un dialog cu Comisia, cu statele membre, cu cofinanțatorii și cu industria pentru a promova prioritățile strategiei și pentru a îmbunătăți accesul la finanțare și asistență tehnică pentru porturile și întreprinderile de toate dimensiunile, în special pentru operatorii mai mici, porturile și IMM-urile din sectorul portuar.

Statele membre și regiunile sunt invitate:

- în funcție de nevoile și circumstanțele locale, să promoveze dezvoltarea porturilor lor.

Părțile interesate din industrie sunt invitate:

- să urmărească strategii orientate spre viitor, neconvenționale, integrând tehnologii de vârf și practici durabile inovatoare.

Pilonul V - COEZIUNE SOCIALĂ, COMPETENȚE ȘI LOCURI DE MUNCĂ DE CALITATE

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va continua să sprijine coeziunea teritorială și conectivitatea insulelor și a regiunilor ultraperiferice, în special a celor care se confruntă cu provocări demografice;
- în 2026 va include în viitoarele strategii privind comunitățile insulare și costiere a unor măsuri de politică menite să consolideze contribuțiile economice, de mediu și sociale ale porturilor la comunitățile locale;
- începând din 2026 va consolida dialogurile și va sprijini elaborarea de bune practici și orientări privind îmbunătățirea relațiilor dintre port și oraș;
- în 2026 va sprijini porturile mici și mijlocii cu o foaie de parcurs specifică (anexa 2);
- în 2026, va publica o foaie de parcurs privind tranziția energetică pentru pescuitul și acvacultura din UE;
- în 2027 va sprijini dezvoltarea unei forțe de muncă calificate de nouă generație în toate sectoarele economiei albastre, inclusiv în porturi, prin acțiuni în cadrul Strategiei pentru reînnoirea generațiilor în sectorul albastru;
- până în 2027 va elabora orientări privind aplicarea legislației în domeniul siguranței maritime în cazul lucrătorilor portuari de la bordul navelor;
- începând din 2026, va sprijini cercetări și orientări suplimentare privind manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi, din surse regenerabile și cu emisii

scăzute și cu emisii zero de dioxid de carbon în zona portuară în cadrul programului Orizont Europa;

- până în 2027 va elabora orientări și materiale de formare privind manipularea în condiții de siguranță a combustibililor alternativi.

Statele membre sunt invitate:

- să sprijine îmbunătățirea infrastructurii, a energiei curate și a combustibililor ecologici, a siguranței și a durabilității pentru porturile mici și mijlocii, în special pe insule, în regiunile îndepărtate și ultraperiferice;
- să sprijine îmbunătățirea siguranței și a durabilității în porturi și să asigure punerea în aplicare și respectarea legislației Uniunii și a legislației naționale în domeniul muncii și a contractelor colective de muncă.

Partenerii sociali și alte părți interesate din sector sunt invitate:

- să instituie un parteneriat specific în materie de competențe pentru sectorul portuar, pentru a sprijini perfecționarea, recalificarea și incluziunea lucrătorilor.

Industria maritimă este invitată:

- să coopereze cu parteneriatul la scară largă pentru ecosistemul digital în cadrul Pactului pentru competențe, pentru a sprijini perfecționarea digitală în sectorul portuar;
- să prezinte angajamente în cadrul Academiei de competențe în materie de securitate cibernetică și să utilizeze instrumentul Cadrului european de competențe în materie de securitate cibernetică (ECSF) pentru profesioniștii portuari.