Rada
Evropské unie

Brusel 9. června 2026
(OR. en)

10350/26

MAR 89
TRANS 401
IND 401
POLMAR 52

**VÝSLEDEK JEDNÁNÍ**

| | |
|---|---|
| Odesílatel: | Generální sekretariát Rady |
| Příjemce: | Delegace |
| Č. předchozího dokumentu: | 9700/26 + ADD 1 REV 1 + ADD 1 REV 1 COR 1 |
| Předmět: | Závěry Rady o Strategii EU pro námořní průmysl |

Delegace naleznou v příloze závěry Rady o Strategii EU pro námořní průmysl ve znění, které schválila Rada na zasedání konaném dne 8. června 2026.

**PŘÍLOHA**

**Závěry Rady o Strategii EU pro námořní průmysl**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

S OHLEDEM NA

- sdělení Komise o Strategii EU pro přístavy[1];
- sdělení Komise o Strategii EU pro námořní průmysl[2];
- závěry Rady o „unijním odvětví vodní dopravy – vyhlídky do budoucnosti: Směrem k uhlíkově neutrálnímu, beznehodovému, automatizovanému a konkurenceschopnému unijnímu odvětví vodní dopravy“[3];
- závěry Rady o Strategii EU pro přístavy[4];
- závěry Rady o „prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“[5];
- závěry Rady o konkurenceschopném evropském průmyslu, který je hnací silou naší zelené, digitální a odolné budoucnosti[6];
- závěry Rady o Evropském paktu pro oceány[7],

PŘIPOMÍNAJÍC, že Evropa je vodní kontinent a že námořní výroba, lodní doprava, přístavy a související služby tvoří komplexní strategický ekosystém pro strategickou autonomii Unie, její vedoucí postavení v oblasti průmyslu a technologií, odolnost, obranné schopnosti, hospodářskou bezpečnost, prosperitu, dekarbonizaci a udržitelné využívání mořských zdrojů, včetně jejich úlohy při posilování odolnosti dodavatelského řetězce a energetické bezpečnosti;

---

1 Dokument ST 6926/26.
2 Dokument ST 6987/26.
3 Dokument ST 8648/20.
4 Dokument ST 10345/26.
5 Dokument ST 9976/17.
6 Dokument ST 10127/24.
7 Dokument ST 15807/25.

UZNÁVAJÍC význam silného, inovativního, konkurenceschopného a udržitelného evropského vodního ekosystému a UZNÁVAJÍC výzvy související s celosvětovou hospodářskou soutěží, dekarbonizací, digitalizací, bezpečností a nedostatkem pracovních sil;

PŘIPOMÍNAJÍC prohlášení ministrů Evropské unie odpovědných za námořní záležitosti učiněné v Nikósii a týkající se zlepšování vzdělávání a odborné přípravy námořníků a podpory rovné účasti žen v odvětví lodní dopravy;

ZDŮRAZŇUJÍC potřebu koordinované činnosti v celé Unii, v členských státech a u zúčastněných stran;

1. VÍTÁ sdělení Komise o Strategii EU pro námořní průmysl a UZNÁVÁ ji jako komplexní rámec pro posílení ekosystému námořní a vnitrozemské plavby EU; VÍTÁ a PODPORUJE jeho cíl posílit konkurenceschopnost, udržitelnost a odolnost tohoto ekosystému.

## I. STAVBA, VYBAVENÍ A OPRAVY

2. PODPORUJE posílení odvětví námořního zpracovatelského průmyslu EU s cílem zajistit průmyslovou suverenitu, odolnost a vedoucí postavení v oblasti technologií a zároveň zachovat otevřené, spravedlivé a konkurenceschopné globální tržní prostředí.
3. VYJADŘUJE ZNEPOKOJENÍ nad narušením obchodu a nespravedlivým subvencováním ze strany třetích zemí, což má dopad na námořní průmysl EU, včetně rozdílů v nákladech spojených s cenami energie, a VYZÝVÁ k prozkoumání možností, jak posílit ochranu námořní průmyslové základny EU před nekalou hospodářskou soutěží, a to i prostřednictvím stávajících nástrojů na ochranu obchodu, s cílem zajistit rovné podmínky a podpořit evropskou konkurenceschopnost v souladu s mezinárodními dohodami, a to s ohledem na skutečnost, že nařízení (EU) 2016/1035 o ochraně proti cenám působícím újmu v loďařství nelze z důvodu neratifikování loďařské dohody OECD[8] z roku 1994 použít.

[8] Dohoda o dodržování obvyklých podmínek hospodářské soutěže v komerčním loďařství a průmyslu opravy lodí (1994); Právní nástroje OECD.

4. UZNÁVÁ, že významný podíl dodavatelů zařízení a technologií v hodnotovém řetězci námořního průmyslu je evropský; UZNÁVÁ, že zachování a posílení kritického množství námořních výrobních kapacit v Evropě, jako je lodní stavitelství a projektování lodí, jejich oprava, přestavba, údržba, modernizace, recyklace, námořní vybavení a oceánské inženýrství, jakož i integrace systémů a související subdodavatelské služby v celém hodnotovém řetězci námořního průmyslu, má zásadní význam pro prosperitu, svrchovanost, strategickou autonomii a vedoucí postavení Unie v oblasti technologií, a ZDŮRAZŇUJE, že příslušná opatření by se měla odpovídajícím způsobem vztahovat i na dodavatele zařízení a technologií s diverzifikovanými portfolii nad rámec výhradně námořních aplikací.
5. VYZÝVÁ ke strategickému využívání veřejných zakázek a nabídkových řízení s cílem posílit námořní zpracovatelský průmysl EU a podpořit konkurenceschopnost a odolnost hodnotového řetězce námořního průmyslu, případně včetně cíleného využívání necenových požadavků, jako je udržitelnost, oběhovost a evropský obsah, a to při současném dodržování pravidel vnitřního trhu, mezinárodních závazků a vnitrostátních priorit.
6. PODPORUJE vytvoření Aliance hodnotových řetězců námořního průmyslu EU a VYBÍZÍ k jejímu rychlému zřízení s cílem podpořit průmyslovou spolupráci a určit strategické investiční priority a zároveň zajistit silné zapojení průmyslu a členských států s jasným mandátem a rámcem správy. VYZÝVÁ k rozvoji vnitrostátních a regionálních námořních klastrů, které by sdružovaly loděnice, výrobce vybavení, malé a střední podniky, výzkumná střediska, univerzity, projekční kanceláře, finanční instituce a veřejné orgány. Tyto ekosystémy mohou urychlit inovace, zlepšit průmyslovou spolupráci, posílit dodavatelské řetězce a usnadnit přístup k financování, zejména malým a středním podnikům.
7. PODPORUJE zavedení iniciativy „Loděnice budoucnosti“, mimo jiné prostřednictvím programu Horizont Evropa, a VYZÝVÁ k urychlenému zavádění digitálních, čistých a oběhových technologií v loděnicích, včetně technologií založených na umělé inteligenci a snímání, automatizace, robotiky a inteligentních řešení údržby. Rovněž VYZÝVÁ k přijetí zvláštních opatření pro malé a střední loděnice, zejména v regionech soudržnosti, na ostrovech a v okrajových oblastech, s cílem podpořit digitální transformaci, automatizaci, čisté technologie, kapacitu pro modernizaci a účast na hodnotových řetězcích EU.

8. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité zjednodušit povolovací postupy, mimo jiné prostřednictvím příslušných iniciativ EU, které respektují zásadu subsidiarity, s cílem usnadnit rozšiřování průmyslu a investice do dekarbonizace.

9. VÍTÁ vytvoření koordinovaného postupu pro veřejnou a strategickou poptávku, včetně případné podpory dlouhodobé udržitelnosti a konkurenceschopnosti evropských loděnic, a to i prostřednictvím synergií dvojího užití, aniž by to znamenalo další administrativní zátěž.

10. UZNÁVÁ význam modulární konstrukce, standardizace a sériové výroby pro zvýšení účinnosti, jakož i význam zaměření na segmenty trhu s vysokou hodnotou, jako jsou výletní lodě, trajekty, vojenská plavidla, plavidla pro podporu větrných elektráren na moři a konvertorové platformy, plavidla pro pokládku kabelů, výzkumná plavidla, plovoucí bagry, rekreační plavidla, ledoborce a arktická plavidla, a potřebu posílit výrobní kapacitu EU v oblasti vyspělých typů plavidel a plavidel s nízkými a nulovými emisemi, a VYZÝVÁ k upřednostnění investic do vyspělého lodního stavitelství, čistých pohonných systémů a inovačních klastrů v oblasti vodní dopravy s cílem zajistit globální konkurenceschopnost. UZNÁVÁ rovněž strategický význam trajektů, plavidel typu ro-pax a plavidel pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti pro evropské propojení, územní soudržnost, připravenost na mimořádné události a vojenskou mobilitu a vyzývá k posílení evropské výrobní kapacity v těchto segmentech.

11. KONSTATUJE, že 97 % světové flotily výletních lodí je postaveno v Evropě a že výletní plavba představuje 80 % hodnoty objednávek obchodních lodí pro evropské loděnice, takže tento typ plavby je klíčem k zachování a posílení evropského komplexního lodního stavitelství, jakož i kapacit pro lodní vybavení v evropském námořním klastru obecně.

12. VYZÝVÁ k posílení mezinárodního souladu v oblasti recyklace lodí, včetně větší soudržnosti mezi Hongkongskou a Basilejskou úmluvou, a to s cílem dosáhnout plného souladu mezi mezinárodními pravidly a nařízením EU o recyklaci lodí[9], a PODPORUJE úsilí o rozšíření udržitelné recyklační kapacity, i v rámci EU, UZNÁVAJÍC její úlohu při zajišťování druhotných surovin a zachování technologického know-how v Evropě.

---

[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES.

13. VYZÝVÁ členské státy, aby upřednostňovaly investice snižující strategické závislosti, a VYBÍZÍ průmysl, aby posílil digitalizaci, modularitu a spolupráci hodnotového řetězce.
14. UZNÁVÁ důležitou úlohu malých a středních podniků, včetně malých a středních loděnic, specializovaných výrobců námořního vybavení, dodavatelů námořních technologií a subdodavatelů, na specializovaných trzích, včetně nové výstavby a modernizace podporujících dekarbonizaci a inovace.
15. PŘIPOMÍNÁ význam integrovaného územního plánování námořních prostor a odpovídající přístavní kapacity na podporu údržby a servisu mimo jiné námořních plavidel a VYZÝVÁ Komisi a členské státy, aby zajistily, že budou odpovídajícím způsobem zohledněny potřeby námořního průmyslu a dopravy.

## II. PŘEPRAVA A PROPOJENÍ

16. ZDŮRAZŇUJE strategickou úlohu vodní dopravy pro unijní a globální konektivitu a obchod, přičemž zdůrazňuje její zásadní význam pro hospodářskou bezpečnost EU, strategickou autonomii a integraci vnitřního trhu, jakož i její zásadní přínos k odolnosti dodavatelských řetězců; ZNOVU POTVRZUJE, že je důležité zachovat stabilní a předvídatelný rámec státní podpory pro námořní dopravu jakožto klíčový prvek pro zajištění globální konkurenceschopnosti evropské lodní dopravy, a ZDŮRAZŇUJE, že je důležité zajistit rovné podmínky na celosvětové úrovni a zachovat globální konkurenceschopnost evropské lodní dopravy.
17. PODTRHUJE riziko narušení hospodářské soutěže, včetně odklonu dopravy do přístavů ve třetích zemích, a potřebu vhodných opatření ke zmírnění těchto rizik s ohledem na to, že námořní odvětví je vystaveno mezinárodní hospodářské soutěži, a s přihlédnutím k jeho ústřední úloze v globálních logistických řetězcích.
18. VYZDVIHUJE význam námořního propojení ostrovů, ostrovních členských států, okrajových a nejvzdálenějších regionů a zámořských zemí a území, a to i prostřednictvím závazků veřejné služby, pro územní soudržnost, bezpečnost dodávek a cestovní ruch.

19. KONSTATUJE, že evropští vlastníci lodí jsou klíčovou hnací silou poptávky v celém námořním průmyslovém ekosystému a že je důležité zachovat konkurenceschopné a atraktivní evropské loďstvo, včetně plavidel plujících pod vlajkami EU, pro zajištění hospodářské bezpečnosti, odolnosti dodavatelského řetězce a globální konkurenceschopnosti, a POUKAZUJE NA klíčovou úlohu velkoobjemové a trampové přepravy, jež představuje 75 % lodní dopravy EU, při zajišťování energetické a potravinové bezpečnosti členských států EU; VYZDVIHUJE význam konkrétních segmentů, jako jsou vnitrozemská plavidla, plavidla typu ro-ro, včetně plavidel ro-ro pro přepravu cestujících (ro-pax), zejména na podporu propojení ostrovů, strategických námořních spojení a služby územní soudržnosti pro dodavatelské řetězce, mobilitu a coby zkušební prostředí pro alternativní paliva a inovativní technologie, jakož i trajekty a plavidla na krátké vzdálenosti pro evropskou konektivitu, územní soudržnost, připravenost na mimořádné události a vojenskou mobilitu, a UZNÁVÁ jejich potenciál vyvinout se v segmenty vysoké hodnoty, a to i v kontextu dvojího užití, a VYZÝVÁ k posílení evropské výrobní kapacity v těchto segmentech.

20. ZDŮRAZŇUJE, že v případě přijetí globálních opatření v souladu s cíli strategie IMO z roku 2023 pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí budou zapotřebí odpovídající úpravy nařízení o námořních palivech FuelEU, nařízení o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a systému EU pro obchodování s emisemi v námořní dopravě, aby se účinně zabránilo dvojím platbám a administrativní zátěži a zajistilo harmonizované provádění a soudržnost s mezinárodními předpisy a zároveň se zachovala konkurenceschopnost evropského námořního odvětví a cíle Unie dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality; a ve vhodných případech VYBÍZÍ ke zjednodušování rámců pro monitorování, vykazování a ověřování v rámci systému EU ETS pro námořní dopravu a Iniciativy pro námořní paliva FuelEU.

21. KONSTATUJE, že je důležité zachovat klasifikační systém uznávaný EU jako základní kámen zajištění bezpečnosti v souvislosti s vysoce kvalitní lodní dopravou, jak je uvedeno ve Strategii pro námořní průmysl, a ZDŮRAZŇUJE, že ujednání o vzájemném uznávání by měla zůstat omezena na zařízení, která nejsou kriticky důležitá pro bezpečnost, aby byla zachována nejvyšší úroveň bezpečnosti a důvěry.

22. VYZÝVÁ k většímu úsilí o zlepšení přístupu evropských služeb lodní dopravy na trh, mimo jiné prostřednictvím účinného využívání obchodních dohod EU a vhodné podpory dvoustranných námořních ujednání slučitelných s právem Unie.
23. KONSTATUJE, že je třeba posílit spolupráci na mezinárodní úrovni v oblasti námořních kritických uzlů a globálních partnerství.
24. PODPORUJE zřízení ekologických námořních tras a uzlů EU a koordinované zavádění udržitelných námořních paliv, včetně inovativních řešení pro nízkoemisní technologie.
25. VYZDVIHUJE potřebu předvídatelných přechodných rámců pro zavádění alternativních paliv a technologií s přihlédnutím k jejich dostupnosti a rozvoji infrastruktury, aby se zabránilo úniku uhlíku a narušení konektivity; UZNÁVÁ, že náklady na transformaci mohou mít dopad na konektivitu a ceny, zejména pro hospodářství ostrovů, ostrovních členských států, zamrzlých a nejvzdálenějších regionů; VYBÍZÍ k přijetí cílených podpůrných opatření za účelem zmírnění nepřiměřených dopadů.
26. ZDŮRAZŇUJE, že dekarbonizace lodní dopravy vyžaduje aktivní zapojení všech aktérů v celém hodnotovém řetězci vodní dopravy, včetně výrobců a dodavatelů paliv, a PODTRHUJE význam zajištění včasné dostupnosti bezpečných a udržitelných alternativních paliv v dostatečném množství a za konkurenceschopné ceny. PODOTÝKÁ, že dostupnost a infrastruktura pro doplňování nových paliv závisí na uvádění těchto paliv na trh.
27. PŘIPOMÍNÁ, že je důležité využívat příjmy ze systému EU ETS pro účely související s klimatem, a VYBÍZÍ členské státy, aby v souladu s vnitrostátními prioritami podporovaly dekarbonizaci námořního odvětví v celém hodnotovém řetězci, včetně rejdařských společností, loděnic, projektů dovybavení, výrobců zařízení, poskytovatelů technologií, dodavatelů paliv a přístavů, a VYZÝVÁ členské státy, aby využívaly příjmy ze začlenění lodní dopravy do systému EU ETS na podporu energetické transformace odvětví, včetně obnovy loďstva, ekologického dovybavení, služeb ostrovní námořní dopravy, alternativních paliv a přístavní energetické infrastruktury.

28. VYZDVIHUJE význam přísných norem námořní bezpečnosti, včetně kvalitní lodní dopravy prostřednictvím účinného provádění a prosazování právních předpisů, a PODPORUJE další práci na bezpečnostních rámcích s ohledem na nová paliva a technologie.

29. VYZÝVÁ ke zjednodušení a digitalizaci administrativních postupů, včetně digitálních osvědčení a plného zavedení evropského prostředí jednotného námořního portálu (EMSWe) a budoucího propojení celního datového centra; VYBÍZÍ Komisi, aby realizovala zbývající prováděcí opatření a zamezila další administrativní zátěži pro námořní odvětví; VYZÝVÁ Komisi, aby ve spolupráci s členskými státy a po konzultaci s námořním a přístavním odvětvím usilovala o zjednodušení a zefektivnění vnitrostátních a unijních požadavků na vykazování.

30. VYBÍZÍ členské státy, aby dokončily provádění evropského prostředí jednotného námořního portálu a zjednodušily požadavky na vykazování.

## III. BEZPEČNOST A OCHRANA

31. UZNÁVÁ rostoucí hrozby pro námořní bezpečnost a významné riziko, které pro námořní bezpečnost, kritickou námořní infrastrukturu a mořské prostředí představuje stínová flotila[10]; ZDŮRAZŇUJE, že je třeba, aby EU posílila svou odolnost, připravenost a obranné schopnosti, a to i proti hybridním hrozbám v námořní oblasti, a aby zlepšila informovanost o situaci; VYZDVIHUJE význam ochrany kritické námořní infrastruktury a posílení odolnosti dodavatelských řetězců, zejména s ohledem na vyvíjející se geopolitické výzvy. VYZÝVÁ k posílení civilně-vojenské spolupráce a mezinárodních partnerství s cílem zajistit námořní bezpečnost.

32. PODPORUJE ve vhodných případech posilování námořních průmyslových a technologických kapacit, mimo jiné prostřednictvím příslušných iniciativ EU.

[10] Podle definice v rezoluci IMO A.1192(33).

33. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité posílit informovanost o námořní oblasti integrací pokročilých technologií a systémů, včetně vybavení, softwaru, provozních postupů a dovedností potřebných ke zvýšení celkové odolnosti prostřednictvím přístupu sledování více oblastí, včetně podmořských, hladinových, vzdušných a kosmických prvků; PODPORUJE lepší výměnu údajů a interoperabilní systémy mezi civilními a vojenskými aktéry v zájmu vytvoření společného přehledu o námořní situaci.

34. VYZDVIHUJE význam podvodních technologií a infrastruktury, jakož i rozvoje námořních kapacit dvojího užití pro posílení schopnosti EU reagovat na hybridní, kybernetické a geopolitické hrozby v námořní oblasti.

35. DOPORUČUJE koordinovaný přístup EU k rozvoji infrastruktury sloužící civilním i vojenským potřebám ve všech evropských mořských oblastech a regionech, zejména v těch, které jsou strategicky citlivé, a UZNÁVÁ význam plavidel dvojího užití, včetně trajektů, se zvláštním významem pro odolnost ostrovů, připravenost na mimořádné události, civilní ochranu a strategicky důležité námořní trasy, a VÍTÁ posílené kapacity pro monitorování a posílený dohled.

36. UZNÁVÁ klíčovou úlohu námořní dopravy na krátké vzdálenosti při posilování odolnosti evropského dopravního systému a zlepšování regionálního propojení a VYBÍZÍ k dalším opatřením na podporu jejího rozvoje, mimo jiné snížením administrativní zátěže.

37. VYBÍZÍ členské státy, aby plně využívaly iniciativ EU k posílení námořní bezpečnosti, jakož i svých obranných schopností; VYZÝVÁ Komisi, aby vyčlenila zdroje na vytvoření podpůrného mechanismu pro konstrukci trajektů dvojího užití.

38. VYJADŘUJE ZNEPOKOJENÍ nad obrovským množstvím nebezpečné munice, která se v důsledku minulých válek a vojenských konfliktů dostala do evropských a mezinárodních pobřežních vod a moří. VYBÍZÍ ke spolupráci mezi členskými státy, mezinárodními organizacemi a průmyslovými odvětvími za účelem zvýšení informovanosti s cílem společně podporovat technická řešení a jejich aplikace, které umožní identifikovat, monitorovat a pokud možno vylovit a zlikvidovat shozenou munici způsobem šetrným k životnímu prostředí.

## IV. PŘÍSTUP K INOVACÍM

39. VYZDVIHUJE význam inovací pro zachování vedoucího postavení EU v oblasti námořních technologií a pro podporu souběžné ekologické a digitální transformace a ZDŮRAZŇUJE, že je důležité podporovat investice, inovace a technologický rozvoj v odvětví vodní dopravy jakožto klíčové hnací síly konkurenceschopnosti a udržitelnosti.

40. PODPORUJE rozvoj globálních regulačních rámců pro vznikající technologie, včetně elektrifikace, zachycování uhlíku, větrného pohonu, vodíku a dalších alternativních technologií pohonu, jako jsou jaderné technologie, se současným zajištěním technologicky neutrálního přístupu, který umožňuje pokrok inovací v souladu s potřebami trhu a bezpečnostními požadavky.

41. PODPORUJE inovace v oblasti bezpečných autonomních a dálkově ovládaných plavidel a podmořských robotických aplikací a lepší přístup ke zkušebním zařízením a regulačním pískovištím.

42. UZNÁVÁ potřebu silné podpory výzkumu a inovací, která bude vycházet ze stávajících partnerství a programů veřejného a soukromého sektoru, včetně pokračování v Partnerství pro bezemisní lodní dopravu (ZEWT) a souvisejících sítích, přičemž se zajistí, aby se financování inovací účinně promítlo do průmyslového rozšiřování a zavádění a podporovalo výrobní kapacitu i v širší modré ekonomice, včetně rybolovu a vznikajících technologií pro využití energie z oceánů, v oblastech, jako je energetická účinnost, digitalizace a bezpečnost, a ZDŮRAZŇUJE, že je důležité řešit netechnické překážky, jako jsou regulační omezení, provozní požadavky a přeshraniční nesrovnalosti, které omezují rozsáhlé zavádění.

43. VÍTÁ iniciativy zaměřené na zmapování a rozšíření přístupu malých a středních podniků a inovátorů k výzkumným infrastrukturám. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité chránit technologická aktiva a know-how EU.

44. PODPORUJE zřízení zkušebních zařízení EU, pilotních projektů a demonstračních platforem pro trajekty, hybridní plavidla, elektrická plavidla, inteligentní loděnice a digitální námořní řešení s aktivní účastí ostrovních členských států.

## V. PŘÍSTUP K FINANCÍM A INVESTICÍM

45. UZNÁVÁ významné investiční potřeby v oblasti dekarbonizace, digitalizace a průmyslové transformace, včetně potřeby zajistit transparentnost, předvídatelnost a právní jistotu pro hospodářské subjekty, a ZDŮRAZŇUJE, že je třeba, aby finanční nástroje EU podporovaly investice potřebné k dekarbonizaci a digitalizaci námořního odvětví, včetně výroby a distribuce udržitelných námořních paliv a vývoje vznikajících technologií v oblasti energie z obnovitelných zdrojů na moři, a snižovaly jejich riziko.

46. VYZÝVÁ k dalšímu zdokonalení Inovačního fondu s cílem zlepšit přístup pro všechny segmenty lodní dopravy, zejména pro malé a střední podniky, a VYZÝVÁ k cílenějšímu přístupu zohledňujícímu specifické vlastnosti různých segmentů lodní dopravy, včetně odvětví velkoobjemové a trampové přepravy, a ZDŮRAZŇUJE, že je třeba zvážit finanční nástroje a podpůrná opatření zajišťující účinný přístup k financování pro malé a střední podniky v odvětví vodní dopravy, včetně trajektů a námořní dopravy na krátké vzdálenosti sloužící k propojení ostrovů, a VYZÝVÁ k větší jasnosti a přístupnosti, pokud jde o různé nástroje a mechanismy financování EU, které jsou námořnímu odvětví k dispozici, s cílem zajistit jejich účinné využívání členskými státy a zúčastněnými stranami z odvětví. Zvláštní pozornost by měla být rovněž věnována financování konstrukce nových lodí, obnovy loďstva, dovybavení, konverze, investic do dekarbonizace souvisejících s opravami a modernizace vybavení v celém hodnotovém řetězci námořního průmyslu, a to způsobem, který je relevantní jak pro příbřežní, tak pro námořní dopravu.

47. ZDŮRAZŇUJE, že dekarbonizace námořního odvětví vyžaduje značné investice během delšího přechodného období, včetně modernizace evropských loďstev a infrastruktury, zlepšení přístupnosti a cenové dostupnosti udržitelných námořních paliv, a PODOTÝKÁ, že je důležité umožnit modernizaci a průmyslovou transformaci evropských loděnic a námořního průmyslu, které provádějí projekty konstrukce, dovybavení a konverze.

48. VÍTÁ iniciativy EU v oblasti financování, včetně výzev v rámci Nástroje pro propojení Evropy, podpory z Inovačního fondu a mobilizace prostředků z Programu InvestEU.

49. PODPORUJE mobilizaci veřejných a soukromých finančních prostředků, mimo jiné prostřednictvím poradenských platforem a seznamů projektů, přičemž uznává, že je důležité zajistit, aby regulační rámce a podpůrná opatření byly realistické, vhodné pro daný účel a v souladu se schopnostmi trhu, aniž by byly omezeny regulační záruky, a VYZDVIHUJE potřebu stabilních a transparentních podpůrných mechanismů, které umožní dlouhodobé průmyslové plánování, a VYBÍZÍ členské státy, EU a soukromý sektor, aby vyvinuly evropskou alternativu k leasingovému modelu používanému ve třetích zemích.

50. VYZÝVÁ členské státy, aby v souladu s vnitrostátními prioritami zvážily podporu dekarbonizace námořní dopravy a průmyslových investic, mimo jiné určením potenciálních kandidátů na významné projekty společného evropského zájmu.

51. UZNÁVÁ potřebu stabilního a dlouhodobého financování, zejména pro malé a střední podniky, a soudržnějších nástrojů financování; NALÉHAVĚ VYZÝVÁ ke zjednodušení klíčových programů financování EU, včetně Nástroje pro propojení Evropy, programu Horizont Evropa, InvestEU a Inovačního fondu, jakož i k odstranění regulačních překážek; VYZDVIHUJE význam budoucího Evropského fondu pro konkurenceschopnost pro dekarbonizaci, zavádění nových technologií a vedoucí postavení EU v průmyslu. VYBÍZÍ k prozkoumání možností podpory evropských námořních technologií; a ZDŮRAZŇUJE potřebu dostupného financování přizpůsobeného ekonomikám malých členských států, ostrovů a ostrovních členských států, okrajových a nejvzdálenějších regionů, jakož i ekonomikám zámořských zemí a území.

52. PODTRHUJE význam odpovídajících evropských finančních nástrojů a systémů kombinovaného financování pro modernizaci loděnic, ekologickou modernizaci, obnovu plavidel pro strategické segmenty, jako jsou trajekty, námořní klastry, námořní dodavatelé z řad malých a středních podniků, plavidla s nulovými a nízkými emisemi a digitální transformace námořních odvětví.

53. PODPORUJE prozkoumání specializovaného evropského mechanismu pro obnovu osobních lodí a plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících (ro-pax) obsluhujících ostrovy a odlehlé regiony, který by kombinoval cíle politiky soudržnosti, dopravy, klimatu a průmyslové politiky.

## VI. PŘÍSTUP K DOVEDNOSTEM A KVALITNÍM PRACOVNÍM MÍSTŮM

54. UZNÁVÁ, že odvětví námořní dopravy EU se potýká s nedostatkem kvalifikovaných odborníků, stárnutím pracovní síly a náročnými pracovními podmínkami, což společně ovlivňuje jeho dlouhodobou odolnost a konkurenceschopnost.

55. JE SI VĚDOMA významu kvalifikované pracovní síly, včetně námořníků a pracovníků loděnic, pro konkurenceschopnost, inovace a odolnost a ZDŮRAZŇUJE, že je třeba přilákat a udržet kvalifikovanou pracovní sílu v námořních a přístavních odvětvích a zároveň respektovat pravomoci členských států v systémech vzdělávání a odborné přípravy a podporovat spolupráci a mobilitu.

56. VYZDVIHUJE význam námořního vzdělávání a odborné přípravy, včetně prohlubování dovedností a změny kvalifikace, s cílem zajistit dostupnost kvalifikované námořní pracovní síly, která obstojí i v budoucnu; POUKAZUJE na potřebu rekvalifikace a zvyšování kvalifikací stávající pracovní síly v odvětví stavby a oprav lodí s cílem rozvíjet nové specializované dovednosti a vyhovět moderním požadavkům vyplývajícím z přijetí a používání inovativních pohonných, digitálních a automatizačních technologií; VYZÝVÁ k podpoře kvalitních a placených pracovních míst, aby se toto odvětví stalo atraktivnějším; UZNÁVÁ význam iniciativ zaměřených na zvyšování povědomí a zájmu mladých lidí o loďařský a námořní průmysl.

57. ZAVAZUJE SE podporovat atraktivitu námořního odvětví EU přijetím a prováděním opatření, která zajistí spravedlivé pracovní podmínky pro všechny námořníky v plném souladu s normami předepsanými Úmluvou o práci na moři (MLC, 2006) a příslušnými právními předpisy EU.

58. VYZÝVÁ ke koordinované evropské iniciativě v oblasti námořních dovedností, rekvalifikací a excelence odborného vzdělávání pro pracovníky loděnic, lodní inženýry, elektrikáře, odborníky na automatizaci, techniky alternativních paliv a námořníky.