

Brusel 5. března 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	4. března 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Strategie EU pro přístavy

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 112 final.

Příloha: COM(2026) 112 final



V Bruselu dne 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Strategie EU pro přístavy

{SWD(2026) 81 final}

1. ÚVOD

Po tisíciletí byly přístavy místem setkávání a průchodu lidí, zboží a myšlenek. Právě díky obrovskému objemu činností v přístavech vznikla přístavní města, jak je známe dnes, a akční rádius přístavů dále rostl, napomáhaje tak rozkvětu regionálního a světového obchodu. Dnes **průmyslová síla a vývozní kapacita EU závisí na schopnosti pevného napojení na globální obchodní toky**. Přístavy představují základní rozhraní mezi evropským hospodářstvím a mezinárodními trhy. Přístavy zajišťují rovněž **životně důležité spojení pro ostrovy a pobřežní a nejvzdálenější regiony, které je třeba zachovat**.

Geopolitika přímo prochází našimi dodavatelskými řetězci a naše přístavy mají zásadní význam pro **bezpečnost a strategickou autonomii Evropy**. Přístavy musí současně a ve velkém měřítku rozšiřovat kapacitu, dekarbonizovat, digitalizovat a posilovat bezpečnost. **Mají potenciál stát se centry nového průmyslu, čisté energie a inovačních klastrů a již dnes hrají zásadní roli v energetickém zásobování EU, obraně a modré ekonomice**.

Transformace přináší příležitosti pro přístavy a hospodářství EU. Současně jsou však přístavy vystaveny novým zranitelnostem a novým odpovědnostem – od boje proti organizovaným zločineckým sítím, kybernetickým a dronovým hrozbám, až po řešení obav týkajících se zahraničního vlastnictví a silící konkurence ze třetích zemí. S tím, jak se světové mocnosti snaží rozšířit nebo ochránit své sféry vlivu, hrozí, že se přístavy stanou bojištěm. Musíme posílit přístavy v jejich roli konkurenceschopných obchodních center a podpořit je jako kritické infrastruktury pro hospodářskou bezpečnost EU a jako poskytovatele veřejných služeb pro zajištění odolnosti naší společnosti.

Přístavy EU ročně odbaví více než 3,4 miliardy tun, tj. 74 % zboží, které vstupuje do Evropy nebo ji opouští, a přibližně 395 milionů cestujících¹. S téměř 3 miliony zastávek v přístavech za rok představuje EU 23 % všech zastávek v přístavu v celosvětovém měřítku. Jejich ekonomická stopa dosáhla v roce 2022 obratu přibližně 90 miliard EUR a přibližně 423 000 přímých pracovních míst². Základ transevropské dopravní sítě tvoří 283 námořních přístavů, 223 vnitrozemských přístavů a 44 smíšených přístavů. Malé a střední přístavy poskytují důležité služby v nejvzdálenějších regionech, odlehlých oblastech, na ostrovech a na vysoce specializovaných trzích. Mezi přístavní subjekty patří přístavní orgány, provozovatelé terminálů, provozovatelé remorkérů, námořní lodivodi, poskytovatelé služeb v oblasti doplňování paliva a přístavních zařízení pro příjem odpadu, kteří nabízejí služby lodním a logistickým společnostem a dalším zúčastněným stranám.

V rámci rozsáhlých konzultací³ odvětví, členské státy a další zúčastněné strany potvrdily, že je třeba posílit konkurenceschopnost, posílit postavení přístavů v rámci energetické transformace, dekarbonizovat, zlepšit bezpečnost a odolnost, získat přístup k financím a zajistit, aby práce v přístavech byla bezpečnější a lépe chráněna. Různorodost přístavů, pokud jde o jejich velikost, umístění, obsluhované segmenty trhu, modely řízení a zúčastněné strany, vyžaduje široký a flexibilní přístup.

¹[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](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>.

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Strategie-EU-pro-pristavy_cs.

V návaznosti na svou přístavní politiku z roku 2013 **nyní EU poskytuje rámec pro budoucnost evropských přístavů. Strategie EU pro přístavy spojuje probíhající a nové iniciativy, zjednodušení a pokyny k provádění stávajících právních předpisů⁴.**

Strategie EU pro přístavy: pět pilířů



2. POSÍLENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI, INOVACÍ A DIGITALIZACE

2.1 *Udržení globální konkurenceschopnosti*

Tato strategie podporuje přístavy EU při udržování a posilování jejich konkurenceschopnosti. Zaměřuje se na inovace a digitalizaci, lepší spojení s vnitrozemím, společné priority financování EU, zjednodušení regulace a rozvoj nových obchodních příležitostí.

Námořní obchod je ze své podstaty globální povahy. Přístavy v EU proto spolupracují i soutěží s přístavy na celém světě, což činí tyto vztahy složitými a mnohostrannými. Přístavy a společnosti v EU spolupracují s přístavy třetích zemí v oblastech, jako je čistá energie a alternativní paliva, a investují v zahraničí jako součást globálních logistických řetězců. Tyto činnosti jsou podporovány několika iniciativami EU a mezinárodními iniciativami.

Konkurenceschopnost přístavů je ovlivněna náklady (včetně energie, práce a státem podporovaných investic) a faktory nesouvisejícími s náklady (zejména platnými normami a právními předpisy). Hlavními problémy pro zajištění rovných podmínek jsou nerovné právní rámce (pro environmentální, sociální a další aspekty) a agresivní investiční strategie. Komise se připravuje na aktualizaci systému EU pro obchodování s emisemi ve třetím čtvrtletí roku 2026, po níž bude následovat plánovaný přezkum nařízení o námořních palivech FuelEU. Tato aktualizace se bude mimo jiné zabývat případnými problémy při provádění, které ovlivňují konkurenceschopnost evropských přístavů, zejména rizikem přesměrování dopravy do přístavů překládky mimo EU.

Kromě cen zůstávají klíčovými faktory konkurenceschopnosti přístavů kvalita služeb a efektivní spojení s vnitrozemím. EU dále podporuje toto odvětví stanovením priorit pro financování (viz příloha 1). Prostřednictvím svých programů Unie podporuje investice, které

⁴ Strategie EU pro přístavy se zabývá dopravními aspekty námořních a vnitrozemských přístavů. Na další odvětví modré ekonomiky, zejména cestovní ruch, rybolov a přístavy pro rekreační plavbu, se vztahuje Evropský pakt pro oceány, Strategie EU pro udržitelný cestovní ruch a evropské strategie pro nejvzdálenější regiony, pobřežní oblasti a ostrovy.

posilují udržitelnost, konkurenceschopnost, konektivitu a odolnost⁵. Další opatření týkající se námořního průmyslu a námořní dopravy jsou plánována ve Strategii EU pro námořní průmysl.

V některých případech poskytuje EU finanční prostředky také přístavům v kandidátských zemích a přístavním projektům ve třetích zemích, a to z několika hledisek. V této strategii Komise stanoví jasné zásady (příloha 1), které budou základem pro **upřednostňování vzájemně prospěšných iniciativ v přístavech třetích zemí**. Komise, ESVČ, finanční instituce EU a členské státy by měly tyto zásady uplatňovat ve svých iniciativách a zlepšit koordinaci a výměnu informací v souladu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Přístup na přístavní trhy třetích zemí by měl být založen na spravedlivých a nediskriminačních podmínkách pro provozovatele z EU a partnerských zemí, EU zejména zvaží, zda nadále umožňovat přístup zahraničních provozovatelů na trh EU v citlivých odvětvích – například v přístavních službách – pokud provozovatelé z EU nemají v dané třetí zemi srovnatelný přístup. **Komise bude uplatňovat zásady této strategie při jednáních o mezinárodních dohodách a rámcích spolupráce.** Bude i nadále usilovat o přístup na trhy v rámci jednání o dohodách o volném obchodu a **společně s Evropskou službou pro vnější činnost (ESVČ) bude jednat se třetími zeměmi s cílem podpořit spravedlivé investiční podmínky a přístup podniků EU k přístavní infrastruktuře a operacím.** Uchazeči ze zemí, které vylučují subjekty z EU, nebo ze zemí, s nimiž EU nemá uzavřeny dohody zajišťující spravedlivý a nediskriminační přístup, by neměli mít neomezený přístup ke koncesím a veřejným zakázkám EU v oblasti přístavů.

Členské státy a jejich normalizační orgány by měly hrát vedoucí úlohu při stanovování globálních technických norem na příslušných mezinárodních fórech, včetně ISO. Komise tyto snahy podpoří prostřednictvím nové pracovní linie týkající se inovativních přístavů a terminálů v rámci fóra na vysoké úrovni pro evropskou normalizaci⁶.

2.2 Zajištění ekonomické bezpečnosti přístavů EU

Evropské přístavy jako světoví lídři v námořní dopravě a logistických řetězcích přitahují investice. Investice jsou vítané a potřebné, ale v závislosti na zdroji mohou přinášet bezpečnostní rizika. Zahraniční vlastnictví nebo vliv na strategická přístavní aktiva může vyvolat oprávněné otázky ohledně dlouhodobého souladu se zájmy ekonomické bezpečnosti EU, zejména pokud se jedná o státem podporované subjekty. Komise se již zabývá zahraničním vlivem a ekonomickou bezpečností prostřednictvím několika horizontálních nástrojů⁷ s cílem zajistit, aby společnosti, které dostávají zahraniční státní podporu, nezískaly na vnitřním trhu EU nespravedlivé konkurenční výhody.

⁵ Komise prostřednictvím strategie Global Gateway a fóra ministrů pro čistou energii podporuje iniciativy, jako jsou koridory a uzly ekologické námořní dopravy v rámci strategie Global Gateway a hospodářský koridor Indie – Blízký východ – Evropa (IMEC) nebo projekty, jako je „Námořní doprava v Africe připravená na budoucnost“, jakož i potenciální nové iniciativy v rámci Paktu pro Středomoří. Strategický přístup EU k černomořskému regionu posílí spolupráci se třetími zeměmi a mnohostrannými organizacemi a finančními institucemi a zároveň zachová konkurenceschopnost EU.

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

⁷ Včetně nařízení o prověřování přímých zahraničních investic, nařízení o zahraničních subvencích, směrnice o odolnosti kritických subjektů a směrnice NIS 2, která zahrnuje i aspekty kybernetické bezpečnosti.

Společné sdělení o posílení hospodářské bezpečnosti EU⁸ vyzývá k asertivnějšímu postupu EU při omezování vlastnictví, kontroly a provozování kritické infrastruktury vysoce rizikovými subjekty. To může snížit riziko technologického uzamčení nebo závislosti na (vysoce rizikových) dodavatelích. Může to také zabránit přístupu vysoce rizikových subjektů k iniciativám financovaným EU a podpořit rozvoj důvěryhodných dodavatelů kritických dílčích komponentů.

Aby bylo zajištěno důsledné provádění pravidel, **vypracuje Komise pro členské státy pokyny pro posuzování zahraničních investic v souladu s mezinárodními závazky EU**. Tyto pokyny budou vycházet ze systémového přístupu zahrnujícího všechny příslušné provozovatele přístavů podle jejich úlohy v kritických dodavatelských řetězcích, a zejména přístavů, na které se vztahují požadavky nařízení o vojenské mobilitě. Zejména by stanovily prahové hodnoty a kritéria zahraničního vlivu, jako je vliv na strategická rozhodnutí, provozní kontroly a závislost na vysoce rizikových dodavatelích zařízení. Následovat bude **rámec pro mapování a monitorování zahraničních investic v přístavech EU** v souladu s nařízením o prověřování přímých zahraničních investic a se sdělením o hospodářské bezpečnosti EU.

Z obranného hlediska by členské státy měly v souladu s návrhem nařízení o vojenské mobilitě⁹ **předcházet rizikům spojeným se zahraničním vlastnictvím a kontrolou strategických přístavních infrastruktur dvojího užití a jejich provozu, zmírňovat je a řešit**. Členské státy by měly příslušné přístavy podrobit důkladnému posouzení, aby zmírnily rizika zahraničního vlastnictví, kontroly provozu a zařízení ze strany vysoce rizikových dodavatelů. Členské státy dále mají vytvořit rámce pro včasný přístup ke kritickým dopravním zdrojům, včetně přístavů, pokud nelze v požadované lhůtě uplatnit alternativní opatření, jako je uzavírání smluv. **Členské státy by měly zajistit možnost získání dočasné veřejné kontroly nebo práva na užívání strategické infrastruktury dvojího užití, aktiv nebo zařízení podle vnitrostátního práva**. Komise připomíná důležitost rychlého přijetí návrhu nařízení o vojenské mobilitě a vyzývá členské státy, aby zajistily úplné a rychlé provedení nezbytných opatření.

2.3 Zavádění inovací v přístavech EU

Inovace přispívají ke zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti v celém odvětví přístavnictví. Širší využití nových technologií, jako je umělá inteligence, ve spojení s poptávkou po inovativních řešeních pro zvládnání současných výzev (udržitelnost, energetická účinnost, bezpečnost a zabezpečení), otevírá dveře inovativnějším evropským řešením v přístavech. Navzdory významnému výzkumu EU a dlouhodobému financování výzkumu a inovací však evropská inovativní řešení nedosahují širšího tržního uplatnění. Aby bylo zajištěno jejich zavádění po ukončení pilotní fáze, **bude Komise klást na tento cíl větší důraz v budoucích iniciativách programu Horizont Evropa, včetně stěžejního tématu „Přístavy budoucnosti“ v hodnotě 21 milionů EUR¹⁰** a také v nadcházejících výzvách programu Horizont Evropa.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

¹⁰ Stěžejní téma „Přístavy budoucnosti“ v pracovním programu Horizont Evropa na roky 2026/2027 podporuje replikaci v malých a středních přístavech. Stěžejní iniciativa „Strategický plán pro energetické technologie“ snižuje rizika spojená s technologiemi obnovitelných paliv. Programy Horizont 2020 a Horizont Evropa poskytly na podporu inovací v přístavech celkem 218 milionů EUR.

Za účelem podpory tohoto cíle Komise **posílí technologické vedení Unie v oblasti využívání alternativních paliv, elektrifikace, návrhu a modernizace zařízení, energetické účinnosti a digitalizace a zahrne také systémy přeměny energie, oběhové hospodářství a digitální řešení. Komise bude usilovat o posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru v rámci rámcového programu Horizont Evropa na období 2028–2034 v prioritních oblastech**, a to na základě portfoliového přístupu. V oblasti vodní dopravy se bude vycházet z výsledků současného společně programovaného **partnerství pro bezemisní lodní dopravu (ZEWI)** s cílem **posílit a rozšířit opatření EU** v této oblasti, aby se podpořily synergie a účinek plynoucí z rozsahu mezi dekarbonizací, digitalizací, automatizací a oběhovým hospodářstvím v širším ekosystému vodní dopravy.

Díky specializovaným seminářům a technické pomoci může platforma BlueInvest¹¹ zejména malým a středním přístavům pomoci při testování nových technologií, jejich ověřování na trhu, poskytovat technickou pomoc a usnadňovat získávání finančních prostředků i jejich uvedení na trh. Kromě toho nové „znalostní a inovační společenství“ pro vodní, mořská a námořní odvětví a ekosystémy v rámci Evropského inovačního a technologického institutu (EIT) zapojí přístavy do „inovačního trojúhelníku znalostí“ mezi univerzitami, výzkumnými institucemi a podniky.

Zúčastněné strany z těchto odvětví by měly **podporovat využívání a šíření výzkumu financovaného EU, sdílet osvědčené postupy a rozvíjet partnerství a nové obchodní modely, které přesahují specifické/místní výzvy**. Měly by řešit požadavky trhu jako celku, včetně požadavků malých a středních přístavů. Členské státy se rovněž vyzývají, aby **zefektivnily plánovací a povolovací postupy, aby bylo možné rychle zavádět inovace v přístavech**.

2.4 Efektivní a digitální přístavní operace a logistické řetězce

Nárůst průměrné čekací doby v hlavních přístavech EU v roce 2024¹² ukázal, že námořní konektivitu stále více omezuje produktivita terminálů a napojení na vnitrozemí, nikoliv pouze přístup k moři¹³. Neefektivní železniční spojení a spojení po vnitrozemských vodních cestách v kombinaci s většími plavidly a omezeným prostorem ztěžují provoz. Posílení těchto spojů může zkrátit dobu přepravy a snížit náklady, zlepšit fungování dodavatelských řetězců a podpořit obchod v rámci EU i s partnery, včetně středomořských přístavů.

Evropský námořní prostor je klíčovou součástí transevropské dopravní sítě. **V připravovaném pracovním plánu pro Evropský námořní prostor** bude koordinátor evropského námořního prostoru **upřednostňovat rozvoj udržitelných a ekologických uzlů a spojů pobřežní plavby, podporovat spolupráci mezi přístavy se zaměřením na menší přístavy, modernizaci námořní infrastruktury a integraci se železniční a vnitrozemskou vodní dopravou**. V zájmu další podpory přechodu na jiný druh dopravy Komise **zpřísní pravidla pro přístup k zařízením pro poskytování služeb v železniční dopravě**¹⁴ a navrhne **akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu na období 2028–2034**, který se zaměří i na vnitrozemské přístavy.

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, Q1 2025, 28/02/2025.

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

To musí být doplněno členskými státy a zúčastněnými stranami z odvětví, jež by se měly více zaměřit na spojení s vnitrozemím po železnicích a vnitrozemských vodních cestách¹⁵. Schopnost rychlého přizpůsobení a reakce na současné výzvy je rozhodující složkou konkurenceschopnosti, a proto **by přístavní koncese a smlouvy o pronájmu pozemků měly umožňovat dostatečnou flexibilitu**. Členské státy se vyzývají, aby **zefektivnily postupy územního plánování a povolovací řízení, a umožnily tak rychlý rozvoj dalších oblastí pro přístavní využití**, a aby zároveň chránily životní prostředí a lidské zdraví v souladu s navrhovaným nařízením o urychlení posuzování vlivů na životní prostředí¹⁶.

Digitální aplikace mohou optimalizovat zastávky v přístavech, zlepšit dobu obratu, zkrátit čekací dobu a optimalizovat využití zdrojů a zároveň snížit emise a zlepšit bezpečnost a ochranu. Digitální iniciativy EU¹⁷ usnadní hlášení podniků vůči veřejné zprávě (B2G) a zjednoduší celní procesy. Nástroj pro propojení Evropy v odvětví digitálních technologií (CEF Digital) kromě toho podporuje zavádění technologií 5G v přístavech.

Výměna dat mezi podniky je roztržštěná a často vázaná na proprietární software. Lepší integrace systémů může lépe zviditelnit dodavatelské řetězce, aniž by bylo nutné zavádět centralizované platformy, a chrání stávající investice do informačních technologií. Komise spolu s opatřeními členských států¹⁸ **vypracuje pokyny EU pro účinné sdílení dat v dopravním řetězci**.

2.5 Fungující vnitřní trh a spravedlivá hospodářská soutěž

Fungující vnitřní trh je pro přístavy EU konkurenční výhodou. Podporuje také strategickou autonomii Evropy a zajišťuje zaměstnanost v odvětví přístavnictví. Základem přístavní politiky EU z roku 2013¹⁹ byl obchod a vnitřní trh. Přestože je patrný pokrok, konkurenční výhody EU ohrožuje nedůsledné provádění pravidel jednotného trhu v jednotlivých členských státech, vyvíjející se struktury trhu v oblasti přístavů a pomalé povolovací procesy.

Pravidla EU o poskytování státní podpory vymezují rámec pro financování přístavů členskými státy a zajišťují právní jasnost, transparentnost a předvídatelnost. Revidovaná pravidla pro oblast přístavů a námořního spojení v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu umožňují členským státům účinněji podporovat menší přístavy na ostrovech a v pobřežních a nejvzdálenějších regionech²⁰. Přístavy musí rovněž řešit nové výzvy (bezpečnost, kybernetickou bezpečnost, digitalizaci, vojenskou mobilitu a rekvalifikaci přístavních pracovníků na nové technologie) a financování investic za tímto účelem by nemělo narušovat hospodářskou soutěž. Komise v současné době **přezkoumává nařízení Komise (EU) č. 651/2014 („obecné nařízení o blokových výjimkách“)**. V této souvislosti Komise v případě potřeby, a to i s ohledem na výsledek veřejné konzultace, posoudí, **zda je nezbytná změna prahových hodnot, a poskytne další pokyny s uvedením příkladů a interpretačními vysvětlivkami k pravidlům obecného nařízení o blokových výjimkách, včetně pravidel**

¹⁵ V souladu s nařízením (EU) 2024/1679, článkem 29 nařízení o kapacitě železniční infrastruktury a s využitím ustanovení o konzultacích podle nařízení o přístavních službách.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Například evropské prostředí jednotného námořního portálu, elektronické informace o nákladní dopravě (eFTI) a připravovaná revize celního kodexu Unie.

¹⁸ V rámci konsorcia evropské digitální infrastruktury, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/cs/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

týkajících se investic do přístavní infrastruktury. Spolu s připravovanými pokyny pro pozemní a multimodální dopravu usnadní nové nařízení o blokových výjimkách pro dopravu veřejnou podporu multimodálních dopravních zařízení, která se nacházejí v námořních přístavech a mají železniční spojení nebo spojení po vnitrozemských vodních cestách, čímž selepší propojení s vnitrozemím.

Koncesní smlouvy a smlouvy o nájmu pozemků s provozovateli přístavních terminálů hrají zásadní roli při přilákání kapitálu a zvyšování konkurenceschopnosti evropských přístavů. Tyto dohody vytvářejí rámec pro dlouhodobé investice a umožňují přístavům prosperovat a řešit naléhavé společenské potřeby. Členské státy a přístavní orgány by měly usilovat o **rovnováhu mezi návratností investic pro soukromé provozovatele a vhodnými smluvními závazky** (dobou trvání, transparentními a spravedlivými podmínkami obnovy, doložkami o flexibilitě), aby byla zajištěna odolnost, ochrana, bezpečnost a snížení emisí. Komise zajistí dodržování pravidel vnitřního trhu ve všech přístavech EU.

Rostoucí vertikální integrace velkých provozovatelů logistických služeb a lodních přepravců mění tradiční přístavní prostředí. Vertikální integrace může zlepšit předvídatelnost vývoje dopravy, a tím podpořit dlouhodobé investiční plány, přinést do logistických řetězců efektivitu a inovace, snížit transakční náklady a zlepšit kvalitu služeb pro uživatele. Současně by měla být zachována účinná hospodářská soutěž mezi provozovateli v souladu s platnými antimonopolními pravidly a pravidly EU pro fúze. Komise **přezkoumá pokyny EU pro fúze** s cílem poskytnout jasné a aktualizované pokyny k uplatňování pravidel EU pro fúze na horizontální i nehorizontální účinky spojování podniků.

Stěžejní opatření

- *V přístavech třetích zemí uplatňovat hlavní zásady financování a investic EU (příloha I).*
- *Vypracovat pokyny pro členské státy s kritérii pro posuzování zahraničních investic v přístavech v souladu s mezinárodními závazky EU.*
- *Podporovat digitální a ekologickou transformaci evropských přístavů prostřednictvím inovací, podporovat rozšiřování, replikaci a zavádění inovativních přístavních zařízení a technologií.*

3. PODPORA ENERGETICKÉ TRANSFORMACE, UDRŽITELNOSTI A ČISTÉHO PRŮMYSLU

3.1 Přístavy jako hybné síly energetické transformace

Vzhledem k tomu, že přibližně 40 % překládaných komodit souvisí s energií, stávají se přístavy strategickými energetickými a průmyslovými uzly.

Elektrifikace přístavů: základní kámen dekarbonizace

62 % dotázaných evropských námořních přístavů nabízí v jednom nebo více kotvištích elektřinu z pevniny²¹, avšak pokrok je nerovnoměrný²² a přetrvávají kapacitní omezení,

²¹ ESPO, [Environmental Report 2025 - EcoPorts inSights 2025](#) (Zpráva o životním prostředí 2025 – Informační přehledy o ekologických přístavech 2025).

²² Především dodávky elektřiny o nízkém napětí, zatímco dodávky elektřiny z pevniny o vysokém napětí pro větší lodě se stále vyskytují jen zřídka.

zatímco poptávka má dále růst²³. Komise bude prostřednictvím agentury EMSA a Evropského střediska pro sledování alternativních paliv i nadále sledovat zavádění dodávek elektřiny z pevniny. V připravovaném **Akčním plánu elektrifikace Komise zavede nová opatření na podporu elektrifikace přístavů**. Kromě toho **bude Komise podporovat větší transparentnost cen dodávek elektřiny z pevniny** a lepší předvídání poptávky.

S rostoucí poptávkou po elektřině v přístavech bude klíčová dostatečná kapacita elektrizační soustavy. **Členské státy by měly podporovat bezdrátové technologie a řešení inteligentních sítí, digitalizované postupy a lepší využití stávajících síťových aktiv**. Kromě toho by se zejména v případě malých a středních přístavů měla podporovat řešení založená na řízení poptávky. Revidovaný návrh nařízení o transevropských energetických sítích (TEN-E)²⁴ spolu s nařízením o transevropské dopravní síti (TEN-T) podporuje rozvoj přístavní infrastruktury a integraci energie z obnovitelných zdrojů na moři. **Členské státy by měly posílit synergie mezi sítěmi TEN-T a TEN-E a dalšími plány rozvoje elektrizační soustavy**, zejména v případě koridorů pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů na moři. Přípravované plány rozvoje sítí pro výrobu energie na moři by v tomto kontextu měly zahrnovat také potřeby na pevnině, které by se měly promítnout i do vnitrostátních plánů rozvoje přenosové a distribuční soustavy.

Povolování a zrychlené připojení k elektrizační soustavě

Větrné elektrárny a plovoucí instalace na moři vyžadují větší a posílené přístavní kapacity pro montáž, skladování a nasazování, více fyzického prostoru a lepší připojení k elektrizační soustavě. **Balíček opatření pro evropské elektrizační soustavy²⁵ a Pokyny pro účinné a včasné připojení k elektrizační soustavě²⁶ urychlí připojení životaschopných projektů k elektrizační soustavě**, a to i v přístavech všech velikostí. Iniciativa pro středomořskou spolupráci v oblasti energetiky a čistých technologií (T-MED) podpoří udržitelnou energetickou konektivitu středomořských přístavů. Nová platforma pro plánování distribučních sítí v EU a dialog s provozovateli přenosových a distribučních soustav a s vnitrostátními regulačními orgány se zaměří na osvědčené postupy při postupném rozšiřování elektrizační soustavy, včetně zvláštních pracovních skupin pro její plánování za účasti uživatelů, včetně přístavů. Při posuzování jednotlivých případů **by členské státy měly rovněž vycházet z předpokladu²⁷, že infrastruktura pro přenos a distribuci elektřiny, včetně dodávek elektřiny z pevniny do přístavů, je v převažujícím veřejném zájmu, což by mělo zjednodušit zavádění sítí v přístavních oblastech**.

Přístavy jako výrobní a zásobovací uzly pro více druhů paliv

Regulační rámec EU²⁸ a Investiční plán pro udržitelnou dopravu zdůrazňují úlohu přístavů při zavádění čistých paliv. Přístup založený na více palivech zajišťuje flexibilitu a odolnost, avšak nejistá poptávka po palivech brzdí investice, a proto je důležité obě tyto tržní síly sladit. Zatímco nařízení o námořních palivech a opatření prosazovaná v rámci Strategie EU pro námořní průmysl se zabývají aspektem poptávky, na straně nabídky **Komise v souvislosti**

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ „Balíček opatření pro evropské elektrizační soustavy“, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Sdělení Komise „Pokyny pro účinné a včasné připojení k elektrizační soustavě“ (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Včetně nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, nařízení o námořních palivech FuelEU, zahrnutí námořní dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi a také nařízení o TEN-T a o TEN-E.

s připravovaným balíčkem opatření pro energetickou unii zváží, jak podpořit dostupnost udržitelných paliv v přístavech. V rámci připravované revize nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva²⁹ **budou posouzena opatření k urychlení zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v námořní dopravě.** Současně by měla být v celé EU harmonizována pravidla doplňování paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv, která by byla sladěna se směrnicí EU o obnovitelných zdrojích energie, aby se předešlo nesrovnalostem a narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu EU. Spolu s účinnou databází Unie budou mezinárodní námořní společnosti schopny sledovat paliva z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíková paliva, což umožní spolehlivý systém certifikace a sledovatelnosti v celé EU, který účinně zmírní rizika nesrovnalostí a podvodů.

Pakt pro Středomoří přispěje k zavádění nízkouhlíkových a obnovitelných paliv v námořní dopravě a zároveň zajistí konkurenceschopnost přístavů EU. Významné účelově vázané zdroje na financování dekarbonizace lze mobilizovat prostřednictvím výnosů ze systému EU pro obchodování s emisemi (ETS), které budou členské státy EU dražit po rozšíření systému na námořní dopravu. Vzhledem k tomu, že členské státy jsou právně povinny využívat výnosy ze systému EU ETS na investice do opatření v oblasti klimatu, Komise **důrazně vyzývá členské státy, aby část výnosů ze systému ETS vyčlenily** na investice do dekarbonizace námořní dopravy v rámci celého námořního klastru v Evropě³⁰. Aby se maximalizoval dopad a dosáhlo synergických účinků na úrovni EU, a to i mezi majiteli lodí, loděnicemi, dodavateli technologií a paliv a zúčastněnými stranami v přístavech, bude Komise **koordinovat úsilí členských států a usnadňovat výměnu osvědčených postupů**, případně i prostřednictvím pokynů.

Aliance pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva (RLCF) vyhodnotí do konce roku 2026 kapacitu infrastruktury a budoucí potřeby v dodávkách obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v přístavech a do přístavů. Kromě toho bude aliance RLCF podporovat diskuse mezi majiteli lodí, odvětvím udržitelných paliv a finančními institucemi s cílem podpořit výrobu a dodávky obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví vodní dopravy. Přístavy mohou hrát klíčovou roli v rozvoji vodíkových údolí³¹, přičemž přeshraniční terminály pro dovoz vodíku jsou zahrnuty do sítě TEN-E. Komise v rámci společného podniku pro čistý vodík **zadá počátkem roku 2026 studii, která podpoří její činnost v rámci Globální koalice pro vodíkové přístavy** v rámci fóra ministrů pro čistou energii.

Oborové klastry a sdílení energie v přístavních oblastech

Přístavy jsou klíčovými hybateli evropského průmyslu založeného na čisté energii. Roztříštěné plánování, omezená koordinace mezi přístavy a s oborovými klastry spolu s nejistotou ohledně budoucí poptávky po energetické infrastruktuře však mohou zpomalit investice a snížit účinnost systému. **Komise vyzývá členské státy, aby podporovaly strukturovanou spolupráci mezi přístavy a místními oborovými klastry**, podporovaly využívání obnovitelných zdrojů energie, sdílení energie, opětovné využívání odpadního tepla, řešení pro skladování a rozvoj energetických komunit zaměřených na přístavy a integraci s místními

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

³⁰ Například výroba a využívání udržitelných paliv, zlepšení energetické účinnosti lodí, obnova loďstva, investice do inovativních čistých námořních technologií a udržitelná infrastruktura a dodávky elektřiny z pevniny do přístavů.

³¹ Od roku 2019 bylo podpořeno 21 projektů částkou 253 milionů EUR. [Partnerství pro čistý vodík, Studie o vodíku, přístavech a průmyslových pobřežních oblastech.](#)

soustavami zásobování teplem a chladem. Komise bude **podporovat partnerství s přístavy, místními orgány a oborovými klastry**. Z podprogramu „Přechod na čistou energii“ programu LIFE budou financovány projekty na podporu místní spolupráce v oblasti energetiky a přístavy se mohou přihlásit do výzev k předkládání návrhů plánovaných na jaro 2026 a 2027.

Komise **podporuje užší spolupráci mezi přístavy, energetickými společnostmi, provozovateli elektrizačních soustav a místními orgány** a je připravena poskytovat neformální poradenství v antimonopolních otázkách³², přičemž budou zohledněny její pokyny týkající se dohod o horizontální spolupráci³³. Komise **uspořádá pro přístavy řadu cílených seminářů** o praktickém uplatňování klíčových právních předpisů EU v oblasti energetiky, o integraci obnovitelných zdrojů energie, energetické účinnosti, zeleném vodíku a alternativních palivech³⁴ a o zavádění technologií na moři a technologií pro nulové čisté emise, včetně řízení a ukládání CO₂.

3.2 *Posílení environmentální udržitelnosti a zjednodušení povolovacích postupů*

Přístavy jsou životně důležitými ekonomickými aktivy a zároveň ekologicky citlivými oblastmi,³⁵ což vyžaduje sladění konkurenceschopnosti s ochranou životního prostředí a dekarbonizací. Právní rámec EU³⁶ usiluje o tuto rovnováhu, mimo jiné tím, že předpokládá určitou flexibilitu v případech převažujícího veřejného zájmu. Další politiky EU podporují snižování znečištění, obnovu ekosystémů, přírodě blízká řešení a udržitelnou modrou ekonomiku. Evropský pakt pro oceány³⁷ a Strategie pro vodohospodářskou odolnost spolu s rámcovou směrnicí o Strategii pro mořské prostředí a rámcem stanoveným nařízením EU o taxonomii³⁸ uznávají úlohu přístavů při ochraně mořských ekosystémů. V rámci širšího úsilí o zvýšení konkurenceschopnosti v EU přijme Komise **několik opatření ke zjednodušení regulační zátěže** při současném zachování ochrany životního prostředí. Komise **zreviduje akt v přenesené pravomoci týkající se taxonomie v oblasti klimatu s cílem zlepšit použitelnost technických screeningových kritérií a zjednodušit a aktualizovat je tak, aby odrážela politický, legislativní a technologický vývoj**.

Navrhované **nařízení o urychlení posuzování vlivů na životní prostředí**³⁹ zrychlí proces posuzování díky digitalizaci, zkráceným lhůtám, spojeným posouzením a jednotným kontaktním místům. **Projekty dekarbonizace přístavů, které mají strategický význam pro EU, mohou využít tichého souhlasu a přednostního postupu v procesních i soudních řízeních**.

Akční plán REsourceEU podporuje přístavy v tom, aby se staly strategickými centry oběhových činností, jako je recyklace kovového šrotu či kompozitních materiálů ve velkém

³² To bylo provedeno ve věci AT.40976 – Terminály APM, pokyn ze dne 9. července 2025 (COM(2025) 4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Včetně biopaliv a paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO).

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

³⁶ Vychází ze směrnice o stanovištích a směrnice o ptácích, směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší, nařízení o obnově přírody a je doplněn směrnicí o územním plánování námořních prostor a rámcovou směrnicí o Strategii pro mořské prostředí.

³⁷ „Evropský pakt pro oceány“, COM(2025) 281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (notably activity 6.16.).

³⁹ COM(2025) 0391 final.

rozsahu, pokročilé zpracování a recyklace materiálů, a to s využitím čisté energie⁴⁰. S přechodem na čistá paliva se mění i toky nebezpečných odpadů, které vyžadují vhodná zařízení pro příjem odpadu. Revidovaná rámcová směrnice o vodě⁴¹ poskytuje členským státům flexibilitu při povolování projektů s krátkodobými dopady nebo činnostmi zhoršujícími chemický stav vodních útvarů, aniž by došlo ke zvýšení celkového znečištění⁴². Komise v roce 2026 vydá další pokyny týkající se povolování podle rámcové směrnice o vodě. **Členské státy by měly v příslušných případech využít ustanovení o rozvoji přístavů podle rámcové směrnice o vodě a zajistit včasné provádění nových environmentálních pravidel týkajících se znečištění moře z lodní dopravy v přístavech.**

Členské státy se vyzývají, aby se při provádění svých vnitrostátních plánů v oblasti energetiky a klimatu a národních programů omezování znečištění ovzduší zabývaly emisemi skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší v přístavech. Identifikace a hodnocení zdrojů emisí a dalších znečišťujících látek je vzhledem ke složitosti přístavních činností náročná⁴³. Projekty financované EU zdůraznily nutnost dohodnutého přístupu, společné metodiky a jejího uplatňování. Komise bude **usilovat o důslednější měření a vykazování emisí v přístavech**, podpořené dalším výzkumem a inovacemi.

Stěžejní opatření

- *Urychlit postupy udělování povolení a zajistit rychlejší postupy posuzování strategických projektů v oblasti energetiky, recyklace a dekarbonizace přístavů prostřednictvím balíčku opatření pro evropské elektrizační soustavy a souhrnného balíčku v oblasti životního prostředí.*
- *Urychlit elektrifikaci přístavů, zajistit včasný a nediskriminační přístup k elektrizačním soustavám.*
- *Podporovat partnerství pro spolupráci v oblasti energetiky v přístavních oblastech a jejich okolí s cílem zajistit udržitelné využívání energie, včetně vodíku.*

4. OCHRANA A ZABEZPEČENÍ PŘÍSTAVŮ

4.1 Vnitřní bezpečnost

Proměňující se geopolitická situace vede k nárůstu případů terorismu, sabotáží, organizovaného zločinu a korupce, dává vzniknout kybernetickým/hybridním hrozbám a zvyšuje výskyt vzdušných a vodních dronů v celé Evropě. Rostoucí rozsah sabotáží a hybridních akcí pod prahem ozbrojeného útoku ze strany Ruska stále více vykazuje znaky srovnatelné se státem podporovaným terorismem. Ruským hybridním válečným aktivitám jsou obzvláště vystaveny oblast Baltského moře a jeho přístavy. Je třeba systematicky využívat a případně revidovat právní rámec EU a vnitrostátní právní rámce pro boj proti terorismu a hybridní válce⁴⁴. V zájmu dalšího posílení boje proti obcházení omezujících opatření a podpory účinných reakcí EU je nutná spolupráce mezi příslušnými orgány.

⁴⁰ Akční plán REsourceEU, COM(2025) 945 final.

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

⁴² Například přemístění již znečištěné vody nebo sedimentů.

⁴³ Nedostatek údajů o kvalitě ovzduší: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Sdělení o východních regionech EU sousedících s Ruskem, Běloruskem a Ukrajinou, COM(2026) 82 final.

Komise za pomoci agentur, jako je Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) a Agentura EU pro kybernetickou bezpečnost (ENISA), **bude aktualizovat stávající pokyny** týkající se právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti tak, **aby náležitě pokrývaly všechny relevantní hrozby**, včetně kybernetických a hybridních, nedovoleného obchodování s nevojenskými drony a jejich zneužívání. **V zájmu zajištění bezpečnosti přístavů před těmito hrozbami na celosvětové úrovni bude Komise spolupracovat s členskými státy EU za účelem aktualizace mezinárodních pokynů v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO).** Pro účinné řešení rizik terorismu a organizované trestné činnosti spojených s nelegálním obchodem přes osobní terminály a komerční námořní dopravu je zapotřebí lepší sběr a analýza dat. Pracovníci v přístavech musí být lépe vyškoleni a chráněni jako partneři v boji proti organizovanému zločinu, opatřením, kybernetickým a hybridním hrozbám.

ProtectEU: Evropská strategie vnitřní bezpečnosti⁴⁵ zdůrazňuje, že přístavy se staly hlavními cíli vnějších hrozeb, a předpokládá námořní bezpečnost, která má řešit drony a sabotáže na podmořských kabelech a zlepšit bezpečnost přístavů a dodavatelských řetězců, a to i v sousedních zemích. **Strategie EU pro námořní bezpečnost** se zabývá odolností a ochranou přístavů jako kritické námořní infrastruktury. V rámci boje proti pronikání trestné činnosti **předloží Komise v roce 2026 Protikorupční strategii EU**, která bude vycházet ze směrnice o boji proti korupci.

Evropská aliance přístavů bojuje proti obchodu s drogami a organizovanému zločinu tak, že sdružuje orgány činné v trestním řízení, celní orgány, přístavní orgány a průmysl. Posiluje odolnost přístavů prostřednictvím spolupráce, sdílení osvědčených postupů a zjišťování provozních nedostatků. Na základě této práce **Komise navrhne rámec EU pro ověřování spolehlivosti pracovníků v přístavech. Ve spolupráci s říčními komisemi se bezpečnostní úsilí rozšíří i na vnitrozemské přístavy, včetně těch přístavů, na které se nevztahuje předpis ISPS. Komise zveřejní osvědčené postupy pro předcházení obchodu s drogami a prozkoumá další spolupráci s kandidátskými zeměmi.**

Prevenici a odhalování kontaminace nákladu a pronikání kriminálních živlů je třeba řešit již při odplutí z přístavů v zemích mimo EU. To vyžaduje, aby **Komise a ESVČ společně vytvořily regionální rámce pro spolupráci se třetími zeměmi při zlepšování bezpečnosti přístavů, a to na základě sdílené odpovědnosti a pokud možno za podpory strategie Global Gateway nebo jiných nástrojů spolupráce. V této souvislosti budou prováděna cílená posouzení přístavů ve třetích zemích s vysokou mírou rizika, aby byla identifikována a odstraněna bezpečnostní slabá místa, zlepšena výměna informací a – pokud závažné nedostatky přetrvávají – aby bylo možné předvídat případná opatření.** Tento systém může přispět k budování důvěryhodného partnerství se třetími zeměmi v boji proti bezpečnostním hrozbám v přístavech.

Lepší sladění celních kontrol v přístavech EU spolu s účinnějšími bezpečnostními protokoly na celosvětové úrovni může chránit subjekty v EU a kritickou infrastrukturu, a to prostřednictvím nástrojů, jako je například opatření Do Not Load. Komise bude usilovat o výměnu informací v rámci veřejného a soukromého sektoru mezi celními orgány a námořními logistickými společnostmi, týkajícími se obchodu s drogami a nezákonného obchodu. Komise je dále připravena posoudit, do jaké míry lze uplatňování pokynů nebo

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

osvědčených postupů vypracovaných Evropskou aliancí přístavů podpořit prostřednictvím antimonopolních nástrojů. V rámci návrhu celní reformy EU umožní nový Celní úřad EU a celní datové centrum EU provádět analýzu rizik na úrovni celé Unie a řešit rizika v mezinárodních dodavatelských řetězcích, včetně elektronického obchodu, a to prostřednictvím účinných kontrol a ověřování shody prováděných celními a dalšími donucovacími orgány.

Komise rovněž podporuje členské státy při zavádění důkladných sanitárních a fyto-sanitárních opatření v přístavech. Komise je odhodlána tyto mechanismy dále posilovat a vyzývá členské státy, aby zesílily a zlepšily kontrolní opatření týkající se dováženého zboží. Členské státy **by měly klást přednostní důraz na provádění právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti, přijmout osvědčené postupy sdílené v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru Evropské aliance přístavů pro boj proti organizovanému zločinu (včetně obchodu s drogami) a proti korupci, řešit bezpečnost přístavů v celé její šíři a zajistit dostatečný počet bezpečnostního personálu a nezbytné investice.**

4.2 Zvýšení odolnosti a připravenosti přístavů a logistických sítí

Nebezpečí vyplývající ze změny klimatu, jako je zvyšování hladiny moří, pobřežní bouře a sucha, jakož i zhoršování životního prostředí vedou ke zvýšenému riziku povodní a pronikání slané vody, což má dopad na splavnost, stav přístavní infrastruktury a spolehlivost, účinnost a bezpečnost provozu přístavů a doků. S cílem podpořit členské státy při plánování připravenosti a odolnosti **předloží Komise v roce 2026 evropský integrovaný rámec pro odolnost vůči změně klimatu.**

Členské státy jsou povinny přijmout vnitrostátní adaptační strategie a plány a provádět je⁴⁶. Vzhledem ke své zranitelnosti a strategickému významu **by přístavy měly vypracovat vlastní plány odolnosti vůči změně klimatu.** Tyto plány by rovněž měly pomoci čelit zhoršování životního prostředí. Při výstavbě nových nebo rekonstrukci stávajících přístavů, jakož i při rozvoji infrastrukturních a provozních rozhraní na logistické sítě by se měly uplatňovat pokyny pro klimatickou odolnost infrastruktury a zásady „klimatické odolnosti již ve fázi návrhu“. V rámci evropského námořního prostoru bude usnadněna **výměna osvědčených postupů k zajištění odolnosti přístavů vůči změně klimatu.**

Nehody a zlovolné události představují pro infrastrukturu EU významnou hrozbu. Dopravní síť je tak silná, jak silný je její nejslabší článek, proto je dostatečná záložní kapacita a alternativní spojení v síti TEN-T zásadní pro ochranu dodavatelských řetězců, prevenci systémových hospodářských otřesů a zajištění vojenské mobility a obranné připravenosti. V zájmu ochrany přístavů před přírodními a lidmi způsobenými nebezpečími **by členské státy měly přístavy zahrnout do provádění směrnice o odolnosti kritických subjektů**⁴⁷. Přípravované pokyny pro kritické subjekty usnadní jejich ochranu a bezpečnost personálu. V souladu se Strategií unie připravenosti by orgány měly podporovat vysokou úroveň povědomí o rizicích mezi komunitami žijícími v blízkosti přístavních oblastí, aby obyvatelé byli schopni účinně reagovat a přiměřeně postupovat v případě mimořádné události.

⁴⁶ Ustanovení čl. 5 odst. 4 nařízení (EU) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

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

Koordinátor evropského námořního prostoru bude usnadňovat plánování odolnosti z hlediska námořního a vnitrozemského napojení ve spolupráci s ostatními koordinátory evropských dopravních koridorů. Členské státy by rovněž měly upřednostnit interoperabilitu přístavů v rámci železničního systému EU a dosažení „dobrých plavebních podmínek“ na vnitrozemských vodních cestách do roku 2030. Tím se bude řešit odolnost vnitrozemských vodních cest, omezení kapacity železnic, úzká místa na terminálech a hranicích a nedostatečná koordinace mezi provozovateli infrastruktury.

Globální družicové navigační systémy V Baltském, Černém a Středozemním moři je stále častěji zaznamenáváno rušení a falšování globálních družicových navigačních systémů (GNSS), což může vést ke kolizím na moři nebo v přístavech. Nedávno zavedená otevřená služba systému Galileo pro ověření pravosti navigačních zpráv, jakož i služba monitorování radiofrekvenčního rušení, s níž se počítá v navrhovaném Evropském fondu pro konkurenceschopnost (ECF), pomáhají tuto rostoucí hrozbu řešit⁴⁸.

Členské státy by měly zajistit, aby se s kritickým zbožím nakládalo a bylo skladováno v souladu s požadavky na vojenskou mobilitu, se Strategii EU pro vytváření zásob⁴⁹ a režimem bezpečnosti dodávek zavedeným v rámci Programu pro evropský obranný průmysl. Přístavy, a zejména menší přístavy, jsou důležité pro připravenost EU a měly by hrát důležitou roli, pokud členské státy optimalizují mapování, sdílení informací a koordinaci za účelem vytvoření a ochrany zásob a minimalizace narušení. Akční plán pro dronovou a protidronovou bezpečnost⁵⁰ poskytuje soubor nástrojů se zátěžovými testy kritických infrastruktur, zvýšeným povědomím o námořní oblasti a koordinovanou připraveností na boj proti dronům.

Členské státy by měly chránit a posilovat zranitelnou infrastrukturu, superstrukturu a zařízení, řešit problematická místa a zvýšit úsilí směřující ke zpevnění své kritické infrastruktury. Členské státy by měly zajistit dostatečnou záložní kapacitu a schopnost absorbovat krátkodobá a střednědobá narušení ve svém logistickém řetězci a dodávkách kritického zboží, což umožní zejména nejzranitelnějším uzlům vojenské mobility dosáhnout odpovídající operační úrovně.

4.3 Digitální autonomie pro ekonomickou bezpečnost

Přístavní digitální systémy, řízení provozu a logistické platformy se stávají strategickou infrastrukturou. Kdo ovládá data, ovládá také toky. Výměna dat může odhalit důvěrné obchodní informace uživatelů přístavů a často závisí na zahraničním hardwaru a softwaru, přičemž velká část dat bloku je uložena mimo EU. Pachatelé trestné činnosti a nepřátelské státní subjekty stále častěji využívají přirozené zranitelnosti digitálních systémů a procesů k obchodu s drogami a kybernetickým útokům.

Ačkoli otázky kybernetické bezpečnosti vyžadují zvláštní opatření, musí EU posílit a zajistit digitální suverenitu nad daty, která jsou základem civilní a vojenské dopravy. To zahrnuje bezpečná automatizační řešení, cloudovou a výpočetní infrastrukturu, využití umělé inteligence a konektivity nové generace (5G/6G, GNSS), aby se předešlo jakékoli formě

⁴⁸ Vesmírné systémy pozorování Země, jako je Copernicus, mohou přispět k monitorování bezpečnosti přístavů.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

nátlaku díky jejich jedinečné schopnosti splnit přísné požadavky na krátkou latenci a vysokou propustnost nezbytné pro podporu kritických služeb.

EU rovněž potřebuje vyškolené operátory a pracovníky, kteří si uvědomují svou zásadní roli při zajišťování správného fungování sítí kritické infrastruktury EU. Spolu se Strategií pro námořní průmysl nabídne nové zaměření na digitální autonomii podnikům a podnikatelům v EU příležitosti k vývoji a zavádění digitálních řešení budoucnosti pro odhalování a potírání trestné činnosti.

S cílem posílit digitální autonomii přístavů v rámci stávajícího víceletého finančního rámce **bude Komise podporovat výzkumné a vývojové iniciativy zaměřené na bezpečnou výměnu a ukládání dat pro přístavy a strany zúčastněné v multimodálních logistických řetězcích.** Komise bude spolu s členskými státy a odvětvími dopravy, logistiky a informačních technologií **prosazovat a podporovat řešení směřující k suverenitě EU nad daty, jež tvoří základ její životně důležité civilní a vojenské dopravy, a bude usilovat o spolupráci s podobně smýšlejícími zeměmi.**

4.4 Kybernetická bezpečnost

Složité infrastruktura přístavů a rostoucí digitalizace představují značná kybernetická bezpečnostní rizika⁵¹ pro dodavatelské řetězce a kritickou infrastrukturu EU a také vyvolávají obavy z toho, že klíčové systémy ovládají vysoce rizikové dodavatele. Zavádění výše uvedených opatření podporují pokyny Agentury Evropské unie pro kybernetickou bezpečnost (ENISA) pro řízení kybernetických rizik v přístavech⁵² a pokyny Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) k řešení kybernetické bezpečnosti na palubách lodí⁵³, které se týkají kybernetické bezpečnosti. Komise bude **pokračovat ve spolupráci s IMO při prosazování harmonizovaných globálních norem kybernetické bezpečnosti pro námořní odvětví prostřednictvím nepovinného kybernetického kodexu. Agentura ENISA bude aktualizovat pokyny pro řízení kybernetických rizik v přístavech** o nejmodernější opatření a nejnovější vývoj politiky EU, jako je směrnice NIS 2).

Komise společně se skupinou pro spolupráci v oblasti bezpečnosti sítí a informací a agenturou ENISA provede **koordinované posouzení rizik v oblasti kybernetické bezpečnosti přístavů na úrovni Unie za účelem zjištění kybernetických bezpečnostních rizik a doporučení opatření na jejich zmírnění.** V rámci revize aktu o kybernetické bezpečnosti navrhuje Komise důvěryhodný bezpečnostní rámec pro dodavatelský řetězec informačních a komunikačních technologií. Na základě posouzení bezpečnostních rizik na úrovni Unie by to umožnilo přiměřená omezení vysoce rizikových dodavatelů v naší kritické infrastruktuře. Komise bude provádět koordinované testování připravenosti a cvičení v přístavech zaměřená na specifické scénáře kybernetických bezpečnostních rizik.

Za účelem výměny osvědčených postupů a informací je Komise připravena spolupracovat s členskými státy v rámci **zvláštního fóra pro orgány pro kybernetickou bezpečnost a námořní/přístavní orgány členských států,** které bude založeno na skupině pro spolupráci v oblasti bezpečnosti sítí a informací zřízené podle článku 14 směrnice (EU) 2022/2555. To by

⁵¹ Námořní kybernetickou bezpečnost upravuje směrnice NIS 2 a nařízení o kybernetické solidaritě a na mezinárodní úrovni pak předpis ISPS organizace IMO.

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>.

se mohlo týkat kybernetických hrozeb, incidentů, zranitelných míst, téměř nastalých selhání, zvyšování povědomí, výcviku, cvičení a dovedností, budování kapacit, norem a technických specifikací se zvláštním zřetelem na malé a střední přístavy. Bude se usilovat o účast agentury ENISA, agentury EMSA a příslušných zúčastněných stran a o koordinaci s partnerstvími veřejného a soukromého sektoru, jako je Evropské středisko pro sdílení a analýzu námořních informací (EM-ISAC) a regionální iniciativy, jako je Námořní bezpečnostní centrum pro Černé moře. Souhrnný digitální balíček navrhuje zřídit jednotné kontaktní místo pro povinné hlášení incidentů v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Stěžejní opatření

- *Aktualizovat stávající pokyny týkající se ochrany přístavů tak, aby náležitě pokrývaly všechny relevantní hrozby.*
- *Společně s ESVČ vypracovat regionální rámce pro spolupráci se třetími zeměmi při zlepšování bezpečnosti přístavů a usilovat o lepší sladění celních kontrol v přístavech EU spolu s účinnějšími bezpečnostními protokoly na celosvětové úrovni*
- *Navrhnout rámec EU pro ověřování spolehlivosti pracovníků v přístavech.*
- *Vytvořit fórum pro výměnu informací a osvědčených postupů mezi orgány pro kybernetickou bezpečnost a námořními/přístavními orgány členských států.*
- *Provést koordinované posouzení bezpečnostních rizik na úrovni Unie za účelem zjištění kybernetických bezpečnostních rizik a doporučení vhodných opatření k jejich zmírnění.*

5. PŘÍSTUP K FINANCOVÁNÍ A INVESTICÍM

Na výzvy a měnící se úlohy, kterým přístavy čelí, dokáže reagovat pouze kombinace financování z EU, z národních zdrojů a ze soukromého sektoru, podpořená předvídatelnými regulačními rámci a nástroji pro snižování rizik. Zúčastněné strany poskytly odhady investičních potřeb⁵⁴, které vycházejí ze zvýšených obchodních toků, úsilí o dekarbonizaci, rostoucí velikosti plavidel a potřeb udržitelnosti a odolnosti. Mezi překážky financování patří přístup k bezpečnému financování, rostoucí náklady a zdlouhavé a nákladné povolovací postupy.

Veřejné financování, v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory, snižuje rizika pro soukromé investory a umožňuje realizaci projektů s významnou veřejnou hodnotou, které řeší společenské výzvy. Veřejné financování je však omezené a **musí být cílené, aby mělo co největší dopad (viz zásady financování v příloze 1).**

EU od roku 2014 podpořila přístavní projekty v oblasti energetiky, udržitelnosti, konektivity, inovací a dalších aspektů v rámci několika nástrojů, přičemž na zavádění bylo vyčleněno přibližně 10 miliard EUR a na výzkum a inovace více než 200 milionů EUR, včetně nástrojů CEF, EFRR a programů soudržnosti, programů Horizont 2020 a Horizont Evropa⁵⁵. Komise

⁵⁴ ESPO je odhaduje na 80 miliard EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ CEF-T (3,9 miliardy EUR), CEF-E (856 milionů EUR), programy EFRR a Fondu soudržnosti (3,7 miliardy EUR), Inovační fond (870 milionů EUR), Horizont 2020 a Horizont Evropa (218 milionů EUR). Program InvestEU získal 200 milionů EUR na přístavy a dalších 730 milionů EUR na digitalizaci a na řízení a zabezpečení (CCS) přístavů. Nástroj pro oživení a odolnost (RRF) poskytuje v některých členských státech významnou podporu projektům v oblasti dodávek elektřiny z pevniny a ekologizace přístavů.

rovněž v rámci výzvy CEF na rok 2026 **upřednostní podporu rozvoje dodávek elektřiny z pevniny do přístavů.**

V příštím víceletém finančním rámci (2028–2034) může investice do přístavů podpořit řada nástrojů: navrhovaný **Evropský fond pro konkurenceschopnost (ECF)** by mohl zahrnovat investice do čisté, bezpečné, multimodální a suverénní digitalizované infrastruktury dvojího užití, superstruktury a vybavení v přístavech, včetně nabíjecí infrastruktury a modrých technologií. Klíčovým nástrojem EU bude **Nástroj pro propojení Evropy na období 2028–2034 (CEF 3)** s navrhovaným rozpočtem na dopravu ve výši 51,5 miliardy EUR, přičemž přístavy budou patřit mezi priority financování přeshraniční konektivity⁵⁶. Budoucí program **Horizont Evropa na období 2028–2034** by měl podporovat inovace v přístavech.

Mezi specifické cíle navrhovaného nařízení upravujícího **plány národního a regionálního partnerství** patří opatření, která zlepší dopravní infrastrukturu Unie a přispějí k dokončení sítě TEN-T a zároveň dekarbonizují a zlepší konektivitu, bezpečnost a dostupnost odlehlých, okrajových a méně propojených oblastí. Díky dostupným finančním prostředkům **budou moci členské státy a regiony v závislosti na místních potřebách a okolnostech podporovat rozvoj svých přístavů.**

Jak je uvedeno ve Strategii EU pro námořní průmysl, bude v roce 2027 v rámci Inovačního fondu financovaného z výnosů systému EU ETS vyhlášena zvláštní výzva pro oblast námořní dopravy, které lze využít i na projekty v přístavech.

Skupina Evropské investiční banky (EIB Group) poskytla v období 2014–2025 z vlastních zdrojů podporu na projekty v námořních a vnitrozemských přístavech ve výši přibližně 2,8 miliardy EUR, včetně projektů klimatické odolnosti, dekarbonizace, soudržnosti, inovací, digitalizace, bezpečnosti a obrany, obnovitelných zdrojů energie na moři a alternativních paliv⁵⁷. **Komise požádá poradenské služby EIB o podporu při budování kapacit, konkrétně pro malé a střední přístavy sítě TEN-T. Komise rovněž osloví národní podpůrné banky a instituce a soukromé finanční subjekty za účelem nalezení dalších řešení v oblasti financování** v souladu s prioritami, kritérii a podmínkami stanovenými v této strategii.

Dynamické prostředí globálního odvětví přístavnictví zaznamenává posun nad rámec hlavních obchodní činnosti a rozšiřuje se o nové technologie a inovace, které otevírají nové příležitosti. Mnohé přístavy již úspěšně diverzifikují svou činnost, přesto však stále existuje potenciál pro další růst. **Přístavy v EU by měly prosazovat prozíravé a neotřelé strategie, zavádět špičkové technologie a inovativní udržitelné postupy.** Zejména malé a střední přístavy by měly využít obchodních příležitostí, jež nabízí energetická transformace a digitalizace.

6. SOCIÁLNÍ SOUDRŽNOST, DOVEDNOSTI A KVALITNÍ PRACOVNÍ MÍSTA

6.1 Přístavy jako spojovací články

Přístavy jsou zásadním faktorem hospodářského rozvoje, odolnosti, sociální a územní soudržnosti arktických a pobřežních oblastí, ostrovů a nejuvzdálenějších regionů s 20 miliony

⁵⁶ Navrhovaný rozpočet CEF na období 2028–2034 činí 29,9 milionu EUR na konkrétní cíle v oblasti energetiky (COM(2025) 547).

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index>: [Co nabízíme](#).

občanů EU. Průmyslový rozvoj a inovativní námořní klastry v přístavech posilují místní ekonomiku, zatímco veřejné i soukromé prostory na nábřeží zvyšují atraktivitu měst. V hustě osídlených oblastech to může vést k soutěži o místo a negativnímu dopadu na životní prostředí.

Komise bude i nadále podporovat územní soudržnost a konektivitu ostrovů a nejbližších regionů, zejména těch, které se potýkají s demografickými problémy, prostřednictvím financování politiky soudržnosti a Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy (CEF-T). Vyzývá členské státy, aby podporovaly zlepšení v oblasti infrastruktury, čisté energie a paliv, bezpečnosti a udržitelnosti malých a středních přístavů, a to zejména na ostrovech a v odložených a nejbližších regionech. Komise zahrne politická opatření k posílení hospodářského, environmentálního a sociálního přínosu přístavů pro místní komunity do rámce připravovaných sdělení o strategii pro pobřežní komunity a o strategii pro ostrovy. Interakce mezi přístavy a městy vyžadují vyváženost ekonomických, environmentálních a sociálních faktorů. Komise posílí dialogy a podpoří rozvoj osvědčených postupů a pokynů zaměřených na zlepšování vztahů mezi přístavy a městy⁵⁸. Komise dále navrhuje nový plán pro konkurenceschopné malé a střední přístavy.

6.2 Kvalifikovaná pracovní síla a bezpečné pracovní podmínky v přístavech EU

Kvalifikovaná a průběžně školená pracovní síla je klíčová pro zajištění spravedlivé, čisté a digitální transformace v přístavech a v navazujících činnostech modré ekonomiky, včetně místních komunit v okolí přístavů. Nová strategie modré generační obnovy v rámci Evropského paktu pro oceány, plánovaná na rok 2027, pomůže rozvíjet kvalifikovanou pracovní sílu nové generace ve všech odvětvích modré ekonomiky, včetně přístavů.

V rámci posíleného Paktu pro dovednosti, který byl vyhlášen v rámci unie dovedností, Komise vyzývá sociální partnery, přístavy a další zúčastněné strany, včetně příslušných školicích středisek, k vytvoření specializovaného partnerství v oblasti dovedností týkajících se odvětví přístavnictví, které by předvíдалo potřeby v oblasti dovedností, řešilo jejich nedostatek, podporovalo iniciativy na zvyšování kvalifikace a rekvalifikaci⁵⁹ a inkluzivní přístup ke kvalitním pracovním místům, zejména pro ženy a mladé lidi. Námořní odvětví včetně přístavů se vyzývá, aby spolupracovalo s rozsáhlým partnerstvím pro digitální ekosystém v rámci Paktu pro dovednosti s cílem podpořit zvyšování digitálních dovedností v odvětví přístavnictví a aby předložilo své závazky v rámci Akademie dovedností v oblasti kybernetické bezpečnosti a využívalo nástroj Evropský rámec dovedností v oblasti kybernetické bezpečnosti (ECSF) pro přístavní odborníky. Pro odvětví přístavnictví jsou rovněž velmi důležitá doplňková opatření v rámci Strategie EU pro námořní průmysl, která mají zatraktivnit profesní dráhu v odvětví námořní dopravy a podpořit mobilitu mezi pracovními pozicemi na moři a na pevnině.

Na přístavy se vztahuje *acquis* EU v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Pro ochranu pracovníků je rovněž klíčové posílení spolupráce vnitrostátních přístavních

⁵⁸ Prostřednictvím mise EU pro klimaticky neutrální a inteligentní města, mise EU pro obnovu oceánů a vod, Evropského paktu pro oceány, strategie pro pobřežní komunity a přístupu „od pramene až po moře“ v rámci strategie pro vodohospodářskou odolnost. Plnění ambiciózních environmentálních a klimatických cílů v přístavních městech podporují iniciativy EU v oblasti měst, jako je Dohoda pro zelená města a Pakt starostů a primátorů.

⁵⁹ V návaznosti na iniciativy, jako je doporučení Rady o spravedlivé transformaci na klimatickou neutralitu, akt o průmyslu pro nulové čisté emise (včetně akademií průmyslu pro nulové čisté emise) a Plán pro kvalitní pracovní místa.

organů, inspektorátů práce a agentur pro námořní bezpečnost, včetně přeshraniční spolupráce s podporou Evropského orgánu pro pracovní záležitosti.

Nedávné změny právních předpisů⁶⁰ dále vyjasnily uplatňování pravidel pro vyšetřování nehod v námořní dopravě, která se týkají přístavních pracovníků na palubě lodí. Směrnice o státní přístavní inspekci⁶¹ stanoví systém cílených namátkových kontrol dodržování předpisů u plavidel vplouvajících do přístavů EU. V zájmu dalšího zvýšení bezpečnosti a za účasti sociálních partnerů **vypracuje Komise pokyny pro uplatňování právních předpisů o námořní bezpečnosti i na přístavní pracovníky na palubě lodí**. EU bude v rámci programu Horizont Evropa podporovat další výzkum a pokyny týkající se **bezpečného nakládání s alternativními, obnovitelnými, nízkouhlíkovými a bezuhlíkovými palivy v přístavních oblastech a Komise vypracuje pokyny a školicí materiál o bezpečném nakládání s alternativními palivy v přístavech**.

EU bude i nadále prosazovat přísné bezpečnostní a pracovní normy, sociální dialog a osvědčené postupy, a to i na mezinárodních fórech. **Členské státy se vyzývají, aby podporovaly zlepšení bezpečnosti a udržitelnosti⁶² přístavů a zajistily provádění a dodržování unijních a vnitrostátních pracovněprávních předpisů a kolektivních smluv.**

Stěžejní opatření

- *Podporovat malé a střední přístavy na základě zvláštního plánu (příloha 2).*
- *Podporovat rozvoj kvalifikované pracovní síly nové generace ve všech odvětvích modré ekonomiky, včetně přístavů, prostřednictvím opatření v rámci strategie modré generační obnovy.*
- *Podpořit sociální partnery a příslušné zúčastněné strany při vytváření Paktu pro dovednosti pro odvětví přístavnictví týkajícího se zvyšování kvalifikace, rekvalifikace a začleňování pracovníků.*
- *Vypracovat pokyny pro uplatňování právních předpisů o námořní bezpečnosti i na přístavní pracovníky na palubě lodí.*
- *Vypracovat pokyny o bezpečném nakládání s alternativními palivy v přístavech.*

7. ZÁVĚR

Tato strategie zdůrazňuje zásadní úlohu přístavů pro hospodářství EU a naši společnost. Stanovuje rámec pro zajištění budoucnosti odvětví přístavnictví v EU, zvýšení jeho konkurenceschopnosti a rozšíření úlohy přístavů pro společnost bezpečným, spolehlivým a udržitelným způsobem a zvýšení odolnosti, vojenské mobility a kybernetické a ekonomické bezpečnosti. Komise je odhodlána zajistit jeho účinné provádění a dosažení jeho cílů společně se všemi výše uvedenými zúčastněnými stranami. Za tímto účelem Komise zřídí **radu na vysoké úrovni pro námořní průmysl a přístavy**, které bude předsedat příslušný komisař a výkonní místopředsedové Evropské komise, aby byl zajištěn pokračující dialog o provádění opatření uvedených **ve strategiích EU pro námořní průmysl a přístavy** a aby bylo možné získat zpětnou vazbu o vývoji na trhu.

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

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

⁶² Včetně směrnice 2012/18/EU (směrnice Seveso), směrnice 2014/34/EU (směrnice ATEX), směrnice 1999/92/ES (o bezpečnosti a ochraně zdraví zaměstnanců) a směrnice (EU) 2024/1788 (balíček týkající se dekarbonizovaného plynu a vodíku).

PŘÍLOHA 1: Zásady financování⁶³

A) Společné zásady pro přístavní projekty EU ve všech příslušných tocích financování EU:

- Veřejné financování by se mělo zaměřit na dosažení co největšího a nejvíce katalytického dopadu na veřejné a společenské výzvy v souladu s platnými pravidly státní podpory.
- Granty by měly být poskytovány pouze na projekty, které jsou v jasném veřejném zájmu, využívají pákový efekt a snižují rizika spojená se soukromými investicemi.
- Veřejné priority by měly zahrnovat odolnost kritických dodavatelských a logistických řetězců, konektivitu, poskytování ekologických paliv, dodávky elektřiny z pevniny a nabíjení na pevnině, elektrifikaci přístavů a připojení k elektrizační soustavě, ekologickou infrastrukturu a udržitelný provoz přístavů, schopnosti dvojího užití a fyzickou a digitální bezpečnost přístavů, boj proti trestné činnosti a obchodu s drogami, vytváření pracovních příležitostí v pobřežních komunitách, oběhové hospodářství, snižování množství odpadu a recyklaci.
- Zvláštní pozornost je třeba věnovat malým a středním přístavům na ostrovech a v pobřežních a nejvzdálenějších regionech, a to v závislosti na jejich potřebách, zejména pokud jde o zvýšení bezpečnosti, elektrifikaci a přístup k elektrizačním soustavám.
- Vývoj řešení EU by měl být upřednostněn a jejich zavádění by se mělo zvýšit.
- Vytvoření odolné sítě přístavů, která bude schopna zajistit kritické zásobovací a logistické řetězce, vojenskou mobilitu a konektivitu, včetně ostrovů a nejvzdálenějších regionů, a ochranu námořních přístavů EU před mezinárodními hrozbami.
- Přístavy EU, které jsou přímo vystaveny nekalé konkurenci přístavů ve třetích zemích, by měly mít nárok na financování zelené infrastruktury a přístavního vybavení.
- Veřejné financování pro subjekty v přístavech EU, které jsou přímo či nepřímo kontrolovány zájmy třetích zemí, by mělo být pečlivě prověřováno v případech souvisejících se zájmy EU v oblasti bezpečnosti a veřejného pořádku, včetně kritických infrastruktur nebo infrastruktur dvojího užití.
- Řešení by měla být motivována k podpoře inovací a odolnosti v EU a měly by být zkoumány meziodvětvové synergie.
- Je třeba zvážit potenciální bezpečnostní přínosy využití poskytovatelů technologií a služeb z EU nebo z podobně smýšlejících zemí.
- Řešení navrhovaná subjekty ze zemí procesu rozšíření by měla být považována za součást širšího dodavatelského řetězce EU.

B) Hlavní zásady podpory přístavních projektů ve třetích zemích:

- Zaměřit se na vzájemně výhodná partnerství, v nichž jsou sdíleny priority, jako je zavádění společných norem, budování kapacit v oblasti regulačních opatření, rozšiřování infrastruktury pro čistá paliva, ochrana životního prostředí, biologické rozmanitosti a klimatu, priority v oblasti rozšíření, bezpečnost a ochrana námořní

⁶³ Touto přílohou nejsou dotčeny legislativní postupy týkající se přijetí víceletého finančního rámce na období 2028–2034.

dopravy a přístavů, boj proti obchodu s drogami a lidmi a proti dalším druhům nezákonného nebo nedovoleného využívání přístavní infrastruktury. Zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž, dodržování lidských práv, sociálních a environmentálních norem, ochrany klimatu, jakož i požadavků na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy.

- Zajistit konkurenceschopnost EU (včetně kontroly dopadů na konkurenceschopnost při posuzování finanční podpory přístavních projektů, které by mohly negativně ovlivnit činnosti v přístavech EU v okruhu 300 námořních mil).
- Přínos pro cíle politik EU související s konektivitou a obchodem, dovozem/vývozem kritických surovin nebo obnovitelných paliv a dalšího zboží, které má zásadní význam pro hospodářství EU.
- Zajistit, aby příslušné mezinárodní dohody mezi EU a třetími zeměmi obsahovaly spravedlivé podmínky přístupu na trh pro přístavní a terminálové služby a pro koncese na poskytování těchto služeb, s jasnými mechanismy pro sledování jejich uplatňování.
- Podporovat dodržování ambiciózních závazných mezinárodních dohod v rámci IMO.

PŘÍLOHA 2: Nový plán pro konkurenceschopné malé a střední přístavy

Malé, střední a ostrovní přístavy jsou důležitou součástí evropského systému přístavů s velkým potenciálem. Podporují pobřežní komunity, konektivitu a územní soudržnost a zároveň propojují regionální ekonomiky a přispívají k prioritám Unie na místní a regionální úrovni. Hrají také roli ve strategické autonomii Unie, zejména v oblasti energetiky a kritických dodavatelských řetězců, a podporují modrou ekonomiku, včetně rybolovu, jakož i důležité a specializované tržní segmenty, jako je osobní doprava, energetika a elektřina vyráběná na moři. Tato strategie proto věnuje zvláštní pozornost malým a středním přístavům, a to i v souvislosti se zjednodušením, inovacemi, evropským námořním prostorem, elektrifikací a bezpečností. Strategie pro pobřežní komunity bude dále podporovat konkurenceschopnost a diverzifikaci pobřežních regionů se zvláštním důrazem na malé přístavy. **Plán energetické transformace rybolovu a akvakultury v EU** navržený Komisí se bude rovněž zabývat využíváním obnovitelné energie v malých přístavech a podpoří vypracování harmonizované metodiky EU pro měření spotřeby energie a emisí v přístavech. Poskytována bude také cílená podpora a poradenství.

- **Specifická priorita financování, financování z politiky soudržnosti a budování finančních kapacit a příprava projektů** prostřednictvím poradenského centra EIB.
- **Lepší podpora ze strany členských států** v souvislosti s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu.
- Podpora **elektrifikace průmyslových areálů a klastrů** v rámci připravovaného Akčního plánu elektrifikace.
- **Pilotní projekty se zaměřením na integrace alternativních zdrojů energie** (možnost financování z Evropského námořního, rybářského a akvakulturního fondu).
- **Platforma BlueInvest** pro podporu testování nových technologií, ověřování trhu, technickou pomoc a získávání finančních prostředků.
- **Poradenství a budování kapacit v oblasti kybernetické bezpečnosti.**
- Rozšíření aliance přístavů za účelem sdílení **osvědčených postupů a poradenství v oblasti boje proti obchodu s drogami a trestné činnosti.**
- Připravovaný **pracovní plán Evropského námořního prostoru (EMS)** se bude zabývat rozvojem udržitelných a ekologických uzlů a spojujících pobřežní plavby a spoluprací mezi přístavy se zaměřením na menší přístavy.
- **Akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu na období 2028–2034** bude zahrnovat konkrétní opatření na podporu sdílení znalostí a podporu vnitrozemských přístavů.

PŘÍLOHA 3: Souhrn opatření a pokynů

Pilíř I – POSÍLENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI, INOVACÍ A DIGITALIZACE

Komise podnikne tyto kroky:

- od roku 2026 upřednostňovat vzájemně prospěšné iniciativy v přístavech třetích zemí v souladu s jasnými hlavními zásadami,
- od roku 2026 uplatňovat zásady této strategie při jednáních o mezinárodních dohodách a rámcích spolupráce,
- od roku 2026 i nadále usilovat o přístup na trhy v rámci jednání o dohodách o volném obchodu a společně s Evropskou službou pro vnější činnost (ESVČ) jednat se třetími zeměmi s cílem podpořit spravedlivé investiční podmínky a přístup podniků EU,
- od roku 2026 podporovat členské státy v mezinárodním normalizačním úsilí prostřednictvím nové pracovní linie pro inovativní přístavy a terminály v rámci fóra na vysoké úrovni pro evropskou normalizaci,
- do roku 2028 vypracovat pro členské státy pokyny pro posuzování zahraničních investic v souladu s mezinárodními závazky EU a rámec pro mapování a monitorování zahraničních investic v přístavech EU,
- od roku 2026 klást větší důraz na zavádění nad rámec pilotní fáze v budoucích iniciativách programu Horizont Evropa, včetně stěžejního tématu „Přístavy budoucnosti“,
- posílit technologické vedení Unie v oblasti využívání alternativních paliv, elektrifikace, návrhu a modernizaci zařízení, energetické účinnosti a digitalizace a zahrnout také systémy přeměny energie, oběhové hospodářství a digitální řešení,
- od roku 2026 usilovat o posílení spolupráce veřejného a soukromého sektoru v rámci rámcového programu Horizont Evropa na období 2028–2034 v prioritních oblastech,
- v roce 2026 zpřísnit pravidla pro přístup k zařízením pro poskytování služeb v železniční dopravě,
- v roce 2028 navrhnout akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu na období 2028–2034 se zaměřením na vnitrozemské přístavy,
- do roku 2028 vypracovat pokyny EU pro účinné sdílení dat v dopravním řetězci,
- v roce 2027 v případě potřeby, a to i ohledem na výsledek veřejné konzultace, posoudit, zda je nezbytná změna prahových hodnot, a poskytnout další pokyny s uvedením příkladů a interpretačními vysvětlivkami k pravidlům obecného nařízení o blokových výjimkách, včetně pravidel týkajících se investic do přístavní infrastruktury,
- v roce 2026 přezkoumat pokyny EU pro fúze s cílem poskytnout jasné a aktualizované pokyny k uplatňování pravidel EU pro fúze na horizontální i nehorizontální účinky spojování podniků.

Evropský koordinátor pro evropský námořní prostor (EMS) podnikne tyto kroky:

- v připravovaném pracovním plánu pro EMS upřednostňovat rozvoj udržitelných a ekologických uzlů a spojů pobřežní plavby, podporovat spolupráci mezi přístavy se zaměřením na menší přístavy, modernizaci námořní infrastruktury a integraci se železniční a vnitrozemskou vodní dopravou,
- prostřednictvím seminářů s ostatními koordinátory evropských dopravních koridorů usnadňovat plánování odolnosti s cílem prozkoumat možnosti nouzového řešení námořní

a vnitrozemské konektivity v případě narušení hlavních přístavů na klíčových dopravních trasách.

Členské státy se vyzývají, aby:

- hrály vedoucí úlohu při stanovování globálních technických mezinárodních norem na příslušných mezinárodních fórech, včetně ISO,
- předcházely rizikům spojeným se zahraničním vlastnictvím a kontrolou strategických infrastruktur dvojího užití a jejich provozu, zmírňovaly je a řešily,
- zajistily možnost získání dočasné veřejné kontroly nebo práva na užívání strategické infrastruktury dvojího užití, aktiv nebo zařízení podle vnitrostátního práva,
- zajistily, aby byla po přijetí nařízení o vojenské mobilitě rychle a v plném rozsahu provedena nezbytná opatření,
- zefektivnily plánovací a povolovací postupy, aby bylo možné rychle zavádět inovace v přístavech,
- se více zaměřily zlepšování dostupnosti a zvyšování kapacity spojení s vnitrozemím po železnici a vnitrozemských vodních cestách,

zefektivnily postupy územního plánování a povolovací řízení, což umožní rychlý rozvoj dalších oblastí pro přístavní využití.

Zúčastněné strany v odvětví se vyzývají, aby:

- podporovaly využívání a šíření výzkumu financovaného EU, sdílely osvědčené postupy a rozvíjely partnerství a nové obchodní modely, které přesahují rámec specifických/místních výzev a řeší požadavky trhu jako celku, včetně požadavků malých a středních přístavů.

Členské státy a zúčastněné strany se vyzývají, aby:

- uplatňovaly hlavní zásady stanovené v této strategii také na své vlastní iniciativy a posílily obecnou koordinaci a výměnu informací,
- zefektivnily plánovací a povolovací postupy, aby bylo možné rychle zavádět inovace v přístavech,
- se více zaměřily na spojení s vnitrozemím po železnici a vnitrozemských vodních cestách,
- usilovaly o rovnováhu mezi návratností investic pro soukromé provozovatele a vhodnými smluvními závazky (dobou trvání, transparentními a spravedlivými podmínkami obnovy, doložkami o flexibilitě), aby byla zajištěna odolnost, bezpečnost, ochrana a snížení emisí.

Pilíř II – PODPORA ENERGETICKÉ TRANSFORMACE, UDRŽITELNOSTI A ČISTÉHO PRŮMYSLU

Komise podnikne tyto kroky:

- v roce 2026 i nadále sledovat zavádění dodávek elektřiny z pevniny, v připravovaném Akčním plánu elektrifikace zavést nová opatření na podporu elektrifikace přístavů a podporovat větší transparentnost cen dodávek elektřiny z pevniny,

- využít příležitostí, které přináší provádění iniciativy pro středomořskou spolupráci v oblasti energetiky a čistých technologií (T-MED), k podpoře udržitelné energetické konektivity středomořských přístavů,
- v připravovaném balíčku opatření pro energetickou unii zvážit, jak podpořit dostupnost udržitelných paliv v přístavech,
- v rámci připravované revize nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (nařízení AFIR) posoudit opatření k urychlení zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v námořní dopravě,
- koordinovat úsilí členských států a usnadňovat výměnu osvědčených postupů, případně i prostřednictvím pokynů,
- do konce roku 2026 prostřednictvím aliance RLCF vyhodnotit kapacitu infrastruktury a budoucí potřeby v dodávkách obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v přístavech a do přístavů,
- v roce 2026 zadat studii v rámci společného podniku pro čistý vodík, která podpoří činnost Komise v rámci Globální koalice pro vodíkové přístavy,
- od roku 2026 podporovat partnerství s přístavy, místními orgány a průmyslovými klastry,
- podporovat užší spolupráci mezi přístavy, energetickými společnostmi, provozovateli elektrizačních soustav a místními orgány a být připravena poskytovat neformální poradenství v antimonopolních otázkách,
- do roku 2027 uspořádat řadu cílených seminářů pro přístavy,
- revidovat akt v přenesené pravomoci týkající se taxonomie v oblasti klimatu s cílem zlepšit použitelnost technických screeningových kritérií a zjednodušit a aktualizovat je tak, aby odrážela příslušný politický, legislativní a technologický vývoj,
- usilovat o důslednější měření a vykazování emisí v přístavních oblastech.

Členské státy se vyzývají, aby:

- podporovaly bezdrátové technologie a řešení inteligentních sítí, digitalizované postupy a lepší využití stávajících síťových aktiv,
- podporovaly řešení založená na řízení poptávky, zejména v případě malých a středních přístavů,
- posílily synergie mezi plánováním sítí TEN-T a TEN-E a dalšími plány rozvoje elektrizační soustavy a aby v tomto kontextu do těchto plánů zahrnuly také potřeby na pevnině, které by se měly promítnout do vnitrostátních plánů rozvoje přenosové a distribuční soustavy,
- ve vnitrostátních postupech a při posuzování jednotlivých případů zohlednily domněnku převažujícího veřejného zájmu na infrastruktuře elektrizační soustavy, včetně dodávek elektřiny z pevniny do přístavů,
- část výnosů z EU ETS vyčlenily na investice do dekarbonizace námořní dopravy v rámci celého námořního klastru v Evropě,
- podporovaly strukturovanou spolupráci mezi přístavy a místními průmyslovými klastry zaměřenou na podporu obnovitelných zdrojů energie, sdílení energie, opětovného využití odpadního tepla, řešení pro skladování a rozvoj energetických komunit zaměřených na přístavy,
- v případě potřeby využily ustanovení o rozvoji přístavů podle rámcové směrnice o vodě a zajistily včasné provádění nových environmentálních pravidel týkajících se znečištění moře z lodní dopravy v přístavech,

- se při provádění svých vnitrostátních plánů v oblasti energetiky a klimatu a národních programů omezování znečištění ovzduší zabývaly emisemi skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší v přístavech.

Pilíř III – OCHRANA A BEZPEČNOST PŘÍSTAVŮ

Komise podnikne tyto kroky:

- do roku 2027 aktualizovat stávající pokyny týkající se právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti tak, aby náležitě pokrývaly všechny relevantní hrozby,
- do konce roku 2026 spolupracovat s členskými státy EU za účelem aktualizace mezinárodních pokynů v rámci Mezinárodní námořní organizace,
- do konce roku 2026 předložit Protikorupční strategii EU,
- v roce 2027 navrhnout rámec EU pro ověřování spolehlivosti pracovníků v přístavech,
- ve spolupráci s říčními komisemi v roce 2027 rozšířit bezpečnostní úsilí i na vnitrozemské přístavy, včetně těch přístavů, na které se nevztahuje předpis ISPS,
- v roce 2027 zveřejnit osvědčené postupy pro předcházení obchodu s drogami a prozkoumat další spolupráci s kandidátskými zeměmi,
- do roku 2027 společně s ESVČ vypracovat regionální rámce pro spolupráci se třetími zeměmi při zlepšování bezpečnosti přístavů a usilovat o lepší sladění celních kontrol v přístavech EU spolu s účinnějšími bezpečnostními protokoly na celosvětové úrovni,
- do roku 2027 usilovat o obousměrnou výměnu informací v rámci veřejného a soukromého sektoru mezi celními orgány a námořními logistickými společnostmi,
- být připravena posoudit, do jaké míry mohou antimonopolní nástroje podpořit uplatňování pokynů nebo osvědčených postupů vypracovaných Evropskou aliancí přístavů,
- v roce 2026 předložit evropský integrovaný rámec pro odolnost vůči změně klimatu,
- od roku 2026 podporovat výzkumné a vývojové iniciativy zaměřené na bezpečnou výměnu a ukládání dat pro přístavy a strany zúčastněné v multimodálních logistických řetězcích,
- od roku 2026 prosazovat a podporovat řešení směřující k suverenitě EU nad daty, jež tvoří základ její životně důležité civilní a vojenské dopravy, a usilovat o spolupráci s podobně smýšlejícími zeměmi,
- v roce 2027 pokračovat ve spolupráci s IMO při prosazování harmonizovaných globálních norem kybernetické bezpečnosti pro námořní odvětví prostřednictvím nepovinného kybernetického kodexu,
- do roku 2027 aktualizovat pokyny agentury ENISA pro řízení kybernetických rizik v přístavech,
- do roku 2027 provést koordinované posouzení bezpečnostních rizik na úrovni Unie za účelem zjištění kybernetických bezpečnostních rizik a doporučení vhodných opatření k jejich zmírnění,
- do roku 2027 vytvořit fórum pro orgány pro kybernetickou bezpečnost a námořní/přístavní orgány členských států za účelem výměny informací a osvědčených postupů.

Členské státy se vyzývají, aby:

- kladly přednostní důraz na provádění právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti a přijímaly osvědčené postupy sdílené v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru Evropské aliance přístavů pro boj proti organizovanému zločinu (včetně obchodu s drogami) a korupci a řešily bezpečnost přístavů v celé její šíři,
- upřednostnily interoperabilitu přístavů v rámci železničního systému EU a dosažení „dobrých plavebních podmínek“ na vnitrozemských vodních cestách do roku 2030,
- zahrnuly přístavy do provádění směrnice o odolnosti kritických subjektů,
- zajistily, aby se s kritickým zbožím nakládalo a bylo skladováno v souladu s požadavky na vojenskou mobilitu, Strategii EU pro vytváření zásob a režimem bezpečnosti dodávek zavedeným v rámci Programu pro evropský obranný průmysl,
- optimalizovaly mapování, sdílení informací a koordinaci za účelem vytvoření a ochrany zásob a minimalizace narušení, a to s ohledem na specifické úlohy menších přístavů.

Členské státy a zúčastněné strany se vyzývají, aby:

- vypracovaly plány odolnosti vůči změně klimatu a vyměňovaly si osvědčené postupy k zajištění odolnosti přístavů vůči změně klimatu,
- chránily a posilovaly zranitelnou infrastrukturu, superstrukturu a zařízení, řešily úzká místa a zvýšily úsilí směřující ke zpevnění své kritické infrastruktury,
- zajistily dostatečnou záložní kapacitu a schopnost absorbovat krátkodobá a střednědobá narušení ve svém logistickém řetězci a dodávkách kritického zboží, což umožní zejména nejzranitelnějším uzlům vojenské mobility dosáhnout odpovídající operační úrovně.

Koordinátor evropského námořního prostoru podnikne tyto kroky:

- usnadňovat plánování odolnosti z hlediska námořního a vnitrozemského napojení ve spolupráci s ostatními koordinátory evropských dopravních koridorů.

Pilíř IV – PŘÍSTUP K FINANCOVÁNÍ A INVESTICÍM

Komise podnikne tyto kroky:

- uplatňovat zásady financování stanovené v této strategii ve všech nástrojích financování, včetně příslušných opatření na podporu inovací v přístavech v rámci programu Horizont Evropa na období 2028–2034,
- v rámci výzvy CEF na rok 2026 upřednostnit podporu rozvoje dodávek elektřiny z pevniny do přístavů,
- co nejlépe využít dostupné finanční prostředky ze současného víceletého finančního rámce na podporu priorit této strategie,
- požádat poradenské služby EIB, aby prostřednictvím iniciativy JASPERS poskytly podporu v oblasti budování kapacit, konkrétně pro malé a střední přístavy sítě TEN-T,
- oslovit národní podpůrné banky a instituce a soukromé finanční subjekty za účelem nalezení dalších řešení financování námořních a vnitrozemských vodních přístavů a provozovatelů.

EIB se vyzývá, aby:

- nadále poskytovala finanční a poradenskou podporu tomuto odvětví a pokračovala v dialogu s Komisí, členskými státy, spolufinancujícími subjekty a průmyslem s cílem

prosazovat priority strategie a zlepšit přístup k financování a technické pomoci pro přístavy a podniky všech velikostí, zejména pro menší provozovatele, přístavy a malé a střední podniky v odvětví přístavnictví.

Členské státy a regiony se vyzývají, aby:

- v závislosti na místních potřebách a okolnostech podporovaly rozvoj svých přístavů.

Zúčastněné strany z odvětví se vyzývají, aby:

- prosazovaly prozíravé a neotřelé strategie, zaváděly špičkové technologie a inovativní udržitelné postupy.

Pilíř V – SOCIÁLNÍ SOUDRŽNOST, DOVEDNOSTI A KVALITNÍ PRACOVNÍ MÍSTA

Komise podnikne tyto kroky:

- nadále podporovat územní soudržnost a konektivitu ostrovů a nejvzdálenějších regionů, zejména těch, které se potýkají s demografickými problémy,
- v roce 2026 zahrnout do připravovaných strategií pro ostrovy a pro pobřežní komunity politická opatření k posílení hospodářského, environmentálního a sociálního přínosu přístavů pro místní komunity,
- od roku 2026 posílit dialogy a podpořit rozvoj osvědčených postupů a pokynů zaměřených na zlepšování vztahů mezi přístavy a městy,
- v roce 2026 podpořit malé a střední přístavy na základě zvláštního plánu (příloha 2),
- v roce 2026 zveřejnit plán energetické transformace v odvětví rybolovu a akvakultury v EU,
- v roce 2027 podporovat rozvoj kvalifikované pracovní síly nové generace ve všech odvětvích modré ekonomiky, včetně přístavů, prostřednictvím opatření v rámci strategie modré generační obnovy,
- do roku 2027 vypracovat pokyny pro uplatňování právních předpisů o námořní bezpečnosti i na přístavní pracovníky na palubě lodí,
- od roku 2026 v rámci programu Horizont Evropa podporovat další výzkum a poradenství v oblasti bezpečného nakládání s alternativními, obnovitelnými a nízkouhlíkovými a bezuhlíkovými palivy v přístavních oblastech,
- do roku 2027 vypracovat pokyny a školicí materiál o bezpečném nakládání s alternativními palivy v přístavech.

Členské státy se vyzývají, aby:

- podporovaly zlepšení v oblasti infrastruktury, čisté energie a paliv, bezpečnosti a udržitelnosti malých a středních přístavů, zejména na ostrovech a v odlehlých a nejvzdálenějších regionech,
- podporovaly zlepšení bezpečnosti a udržitelnosti přístavů a zajistily provádění a dodržování unijních a vnitrostátních pracovněprávních předpisů a kolektivních smluv.

Sociální partneři a další zúčastněné strany v odvětví se vyzývají, aby:

- vytvořili specializované partnerství v oblasti dovedností týkajících se odvětví přístavnictví, které by podporovalo zvyšování kvalifikace a rekvalifikaci a začleňování pracovníků.

Námořní odvětví se vyzývá, aby:

- spolupracovalo s rozsáhlým partnerstvím pro digitální ekosystém v rámci Paktu pro dovednosti s cílem podpořit zvyšování digitálních dovedností v odvětví přístavnictví,
- předložilo své závazky v rámci Akademie dovedností v oblasti kybernetické bezpečnosti a využívalo nástroj Evropský rámeček dovedností v oblasti kybernetické bezpečnosti (ECSF) pro přístavní odborníky.