



V Bruseli 5. marca 2026  
(OR. en)

6926/26

MAR 27  
TRANS 112  
JAI 300

**SPRIEVODNÁ POZNÁMKA**

---

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 4. marca 2026

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

---

Predmet: OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV  
Stratégia EÚ pre prístavy

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 112 final.

---

Príloha: COM(2026) 112 final



V Bruseli 4. 3. 2026  
COM(2026) 112 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Stratégia EÚ pre prístavy**

{SWD(2026) 81 final}

## 1. ÚVOD

Ludia, tovar a myšlienky sa už tisícročia stretávajú v prístavoch a prechádzajú cez ne. Samotný objem aktivít v okolí prístavov viedol k vzniku prístavných miest, ktoré poznáme dnes, a dosah prístavov sa rozšíril, čo umožnilo regionálny a globálny obchod. **Priemyselná sila a vývozná kapacita EÚ v súčasnosti závisia od jej schopnosti byť pevne napojená na globálne obchodné toky.** Prístavy sú základným rozhraním medzi európskym hospodárstvom a medzinárodnými trhmi. Prístavy sú takisto **záchrannými lanami pre ostrovy, pobrežné a najvzdialenejšie regióny, ktoré by sa mali zachovať.**

Geopolitika sa odohráva priamo v našich dodávateľských reťazcoch a naše prístavy majú zásadný význam pre **bezpečnosť a strategickú autonómiu Európy.** Prístavy musia rozšíriť svoju kapacitu, dekarbonizovať, digitalizovať a posilniť bezpečnosť – súčasne a vo veľkom rozsahu. **Majú potenciál stať sa miestom rozvoja nového priemyslu, čistej energie, inovačných zoskupení a už v súčasnosti zohrávajú kľúčovú úlohu pre dodávky energie, obranu a modré hospodárstvo EÚ.**

Táto transformácia prináša príležitosti pre prístavy a hospodárstvo EÚ. Zároveň sú však prístavy vystavené novým zraniteľnostiam a povinnostiam – od boja proti organizovaným zločineckým sieťam, kybernetickým hrozbám a hrozbám zo strany dronov až po riešenie obáv týkajúcich sa zahraničného vlastníctva a silnejúcej konkurencie z tretích krajín. Keďže globálne mocnosti sa snažia rozšíriť alebo ochrániť svoje sféry vplyvu, hrozí, že prístavy sa stanú bojiskom. Musíme posilniť prístavy v ich úlohe konkurencieschopných obchodných uzlov a podporiť ich ako kritickú infraštruktúru pre hospodársku bezpečnosť EÚ a ako poskytovateľov verejných služieb pre odolnosť našej spoločnosti.

V **prístavoch EÚ** sa ročne odbaví viac ako 3,4 miliardy ton alebo 74 % tovaru, ktorý vstupuje do Európy alebo ju opúšťa, a približne 395 miliónov cestujúcich<sup>1</sup>. S takmer 3 miliónmi zastavení v prístave ročne sa v EÚ uskutočňuje 23 % všetkých zastavení v prístave na svete. V rámci ich ekonomickej stopy sa v roku 2022 dosiahol obrat približne 90 miliárd EUR a približne 423 000 priamych pracovných miest<sup>2</sup>. Základom transeurópskej dopravnej siete je 283 námorných prístavov, 223 vnútrozemských prístavov a 44 zmiešaných prístavov. Malé a stredné prístavy poskytujú dôležité služby v najvzdialenejších regiónoch, vo vzdialených oblastiach, na ostrovoch a na vysokošpecializovaných trhoch. Medzi prístavných aktérov patria prístavné orgány, prevádzkovatelia terminálov, prevádzkovatelia remorkérov, námorní lodivodi, poskytovatelia tankovania lodného paliva a prístavných zberných zariadení, ktorí ponúkajú služby lodným a logistickým spoločnostiam a iným zainteresovaným stranám.

V rámci rozsiahlych konzultácií<sup>3</sup> odvetvie, členské štáty a ďalšie zainteresované strany potvrdili potrebu posilniť konkurencieschopnosť, posilniť postavenie prístavov pri energetickej transformácii, dekarbonizovať, zlepšiť bezpečnosť a odolnosť, získať prístup k financiám a zabezpečiť, aby prístavy boli bezpečnejšími a lepšie chránenými miestami na prácu. Rôznorodosť prístavov z hľadiska veľkosti, umiestnenia, obsluhovaných trhových segmentov, modelov riadenia a zainteresovaných strán si vyžaduje široký a flexibilný prístup.

---

<sup>1</sup> [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).

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

<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Strategia-EU-v-oblasti-pristavov-sk>.

Na základe politiky v oblasti prístavov z roku 2013 EÚ v súčasnosti podniká kroky na poskytnutie rámca pre budúcnosť európskych prístavov. V rámci Stratégie EÚ pre prístavy sa spájajú prebiehajúce a nové iniciatívy, zjednodušenie a usmernenie k vykonávaniu platných právnych predpisov<sup>4</sup>.

### Stratégia EÚ pre prístavy: päť pilierov



## 2. POSILNENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI, INOVÁCIÍ A DIGITALIZÁCIE

### 2.1. Zachovanie globálnej konkurencieschopnosti

Touto stratégiou sa podporujú prístavy EÚ pri udržiavaní a posilňovaní ich konkurencieschopnosti. Zameriava sa na inovácie a digitalizáciu, zlepšenie spojení s vnútrozemím, spoločné priority financovania EÚ, zjednodušenie regulácie a rozvoj nových podnikateľských príležitostí.

Námorný obchod je vo svojej podstate globálny. Prístavy EÚ preto spolupracujú a zároveň si konkurujú s prístavmi na celom svete, čo spôsobuje, že tieto vzťahy sú zložité a mnohostranné. Prístavy a spoločnosti EÚ spolupracujú s prístavmi tretích krajín v oblastiach, ako je čistá energia a alternatívne palivá, a investujú v zahraničí v rámci globálnych logistických reťazcov. Tieto činnosti sú podporované viacerými iniciatívami EÚ a medzinárodnými iniciatívami.

Konkurencieschopnosť prístavov ovplyvňujú náklady (vrátane energie, pracovnej sily, štátom podporovaných investícií) a faktory, ktoré nie sú spojené s nákladmi (najmä uplatniteľné normy a zákony). Nerovnomerné právne rámce (v prípade environmentálnych, sociálnych a iných aspektov) a agresívne investičné stratégie predstavujú hlavné výzvy pre vytvorenie rovnakých podmienok. Komisia sa pripravuje na aktualizáciu systému EÚ na obchodovanie s emisiami v 3. štvrtroku 2026, po ktorej bude nasledovať plánované preskúmanie nariadenia FuelEU Maritime. V rámci tejto aktualizácie sa okrem iného zväžia všetky potenciálne problémy pri vykonávaní, ktoré ovplyvňujú konkurencieschopnosť európskych prístavov, najmä riziko presmerovania dopravy do prekládkových prístavov mimo EÚ.

Okrem cien zostáva kľúčovým faktorom konkurencieschopnosti prístavu kvalita služieb a efektívne spojenie s vnútrozemím. EÚ ďalej podporuje tento sektor stanovením priorit

<sup>4</sup> Stratégia EÚ pre prístavy sa zaoberá dopravnými aspektmi námorných a vnútrozemských prístavov. Ostatné odvetvia modrého hospodárstva, najmä cestovný ruch, rybolov a kotviská pre menšie lode a jachty, sú zahrnuté v Európskom oceánskom pakte, stratégii EÚ pre udržateľný cestovný ruch a európskych stratégiách pre najvzdialenejšie regióny, pobrežné oblasti a ostrovy.

financovania (pozri prílohu 1). Únia prostredníctvom svojich programov podporuje investície, ktorými sa posilňuje udržateľnosť, konkurencieschopnosť, konektivita a odolnosť<sup>5</sup>. Ďalšie opatrenia týkajúce sa námornej výroby a lodnej dopravy sa stanovujú v stratégii EÚ pre námorný priemysel.

EÚ v niektorých prípadoch poskytuje finančné prostriedky aj prístavom v kandidátskych krajinách, ako aj na prístavné projekty tretích krajín v súvislosti s niekoľkými aspektmi. Komisia v tejto stratégii vymedzuje jasné zásady (príloha 1), ktoré budú základom na **stanovenie priorít vzájomne prospešných iniciatív v prístavoch tretích krajín**. Komisia, ESVČ, finančné inštitúcie EÚ a členské štáty by mali tieto zásady uplatňovať vo svojich iniciatívach a zlepšiť koordináciu a výmenu informácií v súlade s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Prístup na prístavné trhy tretích krajín by mal byť založený na spravodlivých a nediskriminačných podmienkach pre prevádzkovateľov z EÚ a partnerských krajín. EÚ zväzi najmä to, či bude naďalej poskytovať prístup na zahraničné trhy v citlivých odvetviach, ako sú napríklad prístavné služby, ak prevádzkovatelia z EÚ nemajú porovnateľný prístup v tretej krajine. **Komisia bude uplatňovať zásady tejto stratégie pri rokovaniach o medzinárodných dohodách a rámcoch spolupráce**. V rokovaniach o dohodách o voľnom obchode sa bude naďalej usilovať o prístup na trh a **spolu s Európskou službou pre vonkajšiu činnosť (ESVČ) bude spolupracovať s tretími krajinami na podpore spravodlivých investičných podmienok a prístupu podnikov EÚ** k prístavnej infraštruktúre a prevádzke prístavov. Uchádzači z krajín, ktoré vylučujú prevádzkovateľov z EÚ, alebo z krajín, s ktorými EÚ neuzavrela dohody zabezpečujúce spravodlivý a nediskriminačný prístup, by nemali mať prospech z neobmedzeného prístupu ku koncesiám a verejnemu obstarávaniu súvisiacich s prístavmi EÚ.

**Členské štáty a ich normalizačné orgány by napokon mali zohrávať vedúcu úlohu pri stanovovaní globálnych technických noriem na príslušných medzinárodných fórach vrátane ISO. Komisia podporí toto úsilie novým pracovným modulom zameraným na inovatívne prístavy a terminály v rámci Fóra na vysokej úrovni pre európsku normalizáciu<sup>6</sup>.**

## **2.2. Zabezpečenie hospodárskej bezpečnosti prístavov EÚ**

Európske prístavy ako svetoví lídri v námornej doprave a logistických reťazoch priťahujú investície. Investície sú síce vítané a potrebné, ale v závislosti od zdroja môžu byť spojené s bezpečnostnými rizikami. Zahraničné vlastníctvo strategických prístavných aktív alebo vplyv na ne môže vyvolávať oprávnené otázky o dlhodobom súlade so záujmami hospodárskej bezpečnosti EÚ, najmä ak ide o subjekty podporované štátom. Komisia sa už zaoberá zahraničným vplyvom a hospodárskou bezpečnosťou prostredníctvom niekoľkých

---

<sup>5</sup> Komisia prostredníctvom stratégie Global Gateway a ministerskej skupiny pre čistou energiu podporuje iniciatívy, ako sú koridory a uzly ekologickej lodnej dopravy Global Gateway (GGGSC) a hospodársky koridor India – Blízky východ – Európa (IMEC) alebo projekty, ako je „Lodná doprava pripravená na budúcnosť v Afrike“, ako aj potenciálne nové iniciatívy v rámci Paktu pre Stredozemie. Strategickým prístupom EÚ k čiernomorskému regiónu sa posilní spolupráca s tretími krajinami a multilaterálnymi organizáciami a finančnými inštitúciami a zároveň sa zachová konkurencieschopnosť EÚ.

<sup>6</sup> [https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy\\_sk](https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_sk).

horizontálnych nástrojov<sup>7</sup> s cieľom zabezpečiť, aby spoločnosti, ktoré dostávajú zahraničnú štátnu podporu, nezískali nespravodlivú konkurenčnú výhodu na vnútornom trhu EÚ.

V spoločnom oznámení o posilnení hospodárskej bezpečnosti EÚ<sup>8</sup> sa vyzýva na dôraznejšie opatrenia EÚ na obmedzenie vlastníctva, kontroly a prevádzky kritickej infraštruktúry vysokorizikovými subjektmi. Môže sa tak znížiť riziko odkázanosti na určitého dodávateľa technológie alebo závislosti od (vysokorizikových) dodávateľov. Môže sa tak zabrániť aj prístupu vysokorizikových subjektov k iniciatívam financovaným EÚ a podporiť rozvoj dôveryhodných dodávateľov kritických subkomponentov.

Komisia s cieľom zabezpečiť dôsledné uplatňovanie pravidiel **vypracuje usmernenia pre členské štáty na posudzovanie zahraničných investícií v súlade s medzinárodnými záväzkami EÚ**. Budú založené na systémovom prístupe zahŕňajúcom všetkých príslušných prevádzkovateľov prístavov podľa ich úlohy v kritických dodávateľských reťazcoch, a najmä prístavov, na ktoré sa vzťahujú požiadavky nariadenia o vojenskej mobilite. Stanovili by sa v nich najmä prahové hodnoty a kritériá zahraničného vplyvu, ako je vplyv na strategické rozhodnutia, kontrola prevádzky a závislosť od vysokorizikových dodávateľov zariadení. V súlade s nariadením o preverovaní priamych zahraničných investícií a oznámením EÚ o hospodárskej bezpečnosti bude nasledovať **rámec na mapovanie a monitorovanie zahraničných investícií v prístavoch EÚ**.

Z hľadiska obrany by členské štáty mali v súlade s návrhom nariadenia o vojenskej mobilite<sup>9</sup> **predchádzať rizikám spojeným so zahraničným vlastníctvom a kontrolou strategických prístavných infraštruktúr s dvojakým použitím a s nimi súvisiacou prevádzkou, zmiernovať ich a riešiť ich**. Príslušné prístavy by mali prejsť dôkladným posúdením zo strany členských štátov s cieľom zmierniť riziká spojené so zahraničným vlastníctvom, prevádzkovou kontrolou a zariadeniami od vysokorizikových dodávateľov. Členské štáty majú okrem toho vytvoriť rámce pre včasný prístup ku kritickým dopravným zdrojom vrátane prístavov, ak nie je možné v požadovanom čase mobilizovať alternatívne opatrenia, napríklad uzatváranie zmlúv. **Členské štáty by mali zabezpečiť možnosť získať dočasnú verejnú kontrolu alebo právo na používanie strategickej infraštruktúry, aktív alebo zariadení s dvojakým použitím podľa vnútroštátneho práva**. Komisia pripomína význam rýchleho prijatia návrhu nariadenia o vojenskej mobilite a vyzýva členské štáty, aby zabezpečili úplné a rýchle vykonanie potrebných opatrení.

### **2.3. Zavádzanie inovácií do prístavov EÚ**

Inovácie viedli k zvýšeniu efektívnosti a konkurencieschopnosti v celom sektore prístavov. Širšie využívanie nových technológií, ako je umelá inteligencia, v kombinácii s dopytom po inovatívnych riešeniach na riešenie súčasných výziev (udržateľnosť, energetická efektívnosť, bezpečnosť a ochrana) otvárajú dvere inovatívnejším európskym riešeniam v prístavoch. Napriek významnému výskumu EÚ a dlhodobému financovaniu výskumu a inovácií sa však európske inovatívne riešenia v širšej miere nezavádzajú na trhu. Aby sa zabezpečilo zavádzanie nad rámec pilotnej fázy, **Komisia bude klásť väčší dôraz na tento cieľ v budúcich**

<sup>7</sup> Vráťane nariadenia o preverovaní priamych zahraničných investícií, nariadenia o zahraničných subvenciách, smernice o odolnosti kritických subjektov a smernice NIS 2, ktorá zahŕňa aj aspekty kybernetickej bezpečnosti.

<sup>8</sup> JOIN(2025) 977.

<sup>9</sup> COM(2025) 847 final.

iniciatívach programu Horizont Európa vrátane hlavnej témy „Prístavy budúcnosti“ s rozpočtom 21 miliónov EUR<sup>10</sup>, ako aj v nadchádzajúcich výzvach programu Horizont Európa.

Komisia na podporu tohto cieľa **posilní technologické vedúce postavenie Únie v oblasti využívania alternatívnych palív, elektrifikácie, dizajnu, modernizácie zariadení, energetickej efektívnosti a digitalizácie a zahrnie systémy konverzie energie, obehovosť a digitálne riešenia. Komisia sa bude usilovať o posilnenie spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom v rámcovom programe Horizont Európa 2028 – 2034 v prioritných oblastiach** na základe portfóliového prístupu. V oblasti vodnej dopravy sa bude stavať na výsledkoch súčasného spoločne naplánovaného **partnerstva pre vodnú dopravu s nulovými emisiami (ZEWT)** s cieľom **posilniť a rozšíriť opatrenia EÚ** v tejto oblasti, podporiť synergie a efekt rozsahu medzi dekarbonizáciou, digitalizáciou, automatizáciou a obehovosťou v širšom ekosystéme vodnej dopravy.

Vďaka špecializovaným workshopom a technickej pomoci môže platforma BlueInvest<sup>11</sup>, najmä v prípade malých a stredných prístavov, pomôcť pri testovaní nových technológií, ich trhovej validácii, poskytovať technickú pomoc a podporovať získavanie finančných prostriedkov a ich prijatie na trhu. Nové „znalostné a inovačné spoločenstvo“ pre vodné, morské a námorné odvetvia a ekosystémy v rámci Európskeho inovačného a technologického inštitútu (EIT) okrem toho začlení prístavy do „inovačného znalostného trojuholníka“ medzi univerzitami, výskumnými inštitúciami a podnikmi.

Zainteresované strany v odvetví by mali **podporovať využívanie a šírenie výskumu financovaného EÚ, vymieňať si najlepšie postupy a rozvíjať partnerstvá a nové obchodné modely, ktoré presahujú rámec špecifických/miestnych výziev.** Mali by riešiť požiadavky trhu vo všeobecnosti vrátane požiadaviek malých a stredne veľkých prístavov. Členské štáty sa takisto vyzývajú, aby **zefektívnili postupy plánovania a udeľovania povolení s cieľom umožniť rýchle zavádzanie inovácií v prístavoch.**

#### **2.4. Efektívna a digitálna prevádzka prístavov a logistických reťazí**

Z nárastu priemerných časov čakania v hlavných prístavoch EÚ v roku 2024<sup>12</sup> vyplýva, že námorná prepojenosť je čoraz viac obmedzovaná produktivitou terminálov a spojeniami s vnútrozemím, nielen prístupom k moru<sup>13</sup>. Neefektívne železničné a vnútrozemské vodné spojenia v kombinácii s väčšími plavidlami a obmedzeným priestorom sťažujú prevádzku. Posilnením týchto spojení sa môže skrátiť čas tranzitu a náklady, zlepšiť dodávateľské reťazce a podporiť obchod v rámci EÚ a s partnermi vrátane stredomorských prístavov.

Európsky námorný priestor (EMS) je kľúčovou súčasťou transeurópskej dopravnej siete. **V nadchádzajúcom pracovnom pláne EMS koordinátor EMS uprednostní rozvoj udržateľných a ekologických uzlov a spojení námornej príbrežnej dopravy, podporí**

---

<sup>10</sup> V rámci témy „Prístavy budúcnosti“ v pracovnom programe Horizont Európa 2026/27 sa podporuje replikácia v malých a stredne veľkých prístavoch. Hlavnou iniciatívou „Strategický plán pre energetické technológie“ sa znižujú riziká spojené s technológiami v oblasti obnoviteľných palív. V rámci programov Horizont 2020 a Horizont Európa sa poskytlo celkovo 218 miliónov EUR na podporu inovácií v prístavoch.

<sup>11</sup> [https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest\\_sk](https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_sk).

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

<sup>13</sup> Drewry, *Ports & Terminals Insight* (Prehľad o prístavoch a termináloch), 1. štvrťrok 2025, 28/02/2025.

**spoluprácu medzi prístavmi** so zameraním na menšie prístavy, **modernizáciu námornej infraštruktúry a integráciu so železničnou a s vnútrozemskou vodnou dopravou**. S cieľom ďalej podporiť prechod na iný druh dopravy Komisia **sprísni pravidlá prístupu k zariadeniam železničnej dopravy**<sup>14</sup> a navrhne **akčný plán pre vnútrozemskú vodnú dopravu na obdobie 2028 – 2034**, ktorý sa zameria aj na vnútrozemské prístavy.

Je potrebné, aby to doplnili **členské štáty a zainteresované strany z odvetvia, ktoré by mali pokladať za vyššiu prioritu spojenia s vnútrozemím prostredníctvom železnice a vnútrozemských vodných ciest**<sup>15</sup>. Schopnosť rýchlo sa prispôbiť a reagovať na súčasné výzvy je rozhodujúcim prvkom konkurencieschopnosti, a preto **by koncesie na prevádzkovanie prístavov a zmluvy o prenájme pozemkov mali umožňovať dostatočnú flexibilitu**. Členské štáty sa vyzývajú, aby **zefektívni postupy územného plánovania a udeľovania povolení s cieľom umožniť rýchly rozvoj ďalších oblastí na prístavné využitie** a zároveň chrániť životné prostredie a ľudské zdravie v súlade s navrhovaným nariadením o urýchlení environmentálnych hodnôt<sup>16</sup>.

Digitálne aplikácie môžu optimalizovať zastavenia v prístavoch, skrátiť časy medzi plavbami, skrátiť časy čakania a zefektívniť využívanie zdrojov, pričom zároveň znižujú emisie a zvyšujú bezpečnosť a ochranu. Digitálne iniciatívy EÚ<sup>17</sup> uľahčia podávanie správ medzi hospodárskymi subjektmi a subjektmi verejného sektora a colné postupy. Z NPE – Digitalizácia sa navyše podporuje zavádzanie technológií 5G v prístavoch.

Výmena údajov medzi hospodárskymi subjektmi a subjektmi verejného sektora je roztrieštená a často viazaná na proprietárny softvér. Lepšou integráciou systémov sa môže zlepšiť viditeľnosť dodávateľského reťazca bez toho, aby sa zavádzali centralizované platformy, a chránia sa existujúce investície do IT. Komisia **vypracuje usmernenia EÚ pre efektívnu výmenu údajov v dopravnom reťazci** spolu s opatreniami členských štátov<sup>18</sup>.

## **2.5. Fungujúci vnútorný trh a spravodlivá hospodárska súťaž**

Fungujúci vnútorný trh je pre prístavy EÚ konkurenčnou výhodou. Podporuje sa ním aj strategická autonómia Európy a zabezpečuje sa zamestnanosť v sektore prístavov. Základom politiky EÚ v oblasti prístavov z roku 2013<sup>19</sup> bol obchod a vnútorný trh. Hoci je pokrok viditeľný, nedôsledné uplatňovanie pravidiel jednotného trhu v členských štátoch, vyvíjajúce sa štruktúry prístavného trhu a pomalé procesy udeľovania povolení ohrozujú konkurenčné výhody EÚ.

Pravidlami EÚ v oblasti štátnej pomoci sa upravuje financovanie prístavov členskými štátmi a zabezpečuje sa právna istota, transparentnosť a predvídateľnosť. Revidované pravidlá týkajúce sa prístavov a námorných spojení v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu umožňujú členským štátom efektívnejšie podporovať menšie prístavy

<sup>14</sup> [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj?locale=sk](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj?locale=sk).

<sup>15</sup> V súlade s nariadením (EÚ) 2024/1679, článkom 29 nariadenia o kapacite železničnej infraštruktúry a s využitím ustanovení o konzultáciách podľa nariadenia o prístavných službách.

<sup>16</sup> COM(2025) 0391 final.

<sup>17</sup> Napríklad európske prostredie jednotnej námornej platformy (EMSWe), elektronické údaje o nákladnej doprave (eFTI) a pripravovaná revízia Colného kódexu Únie.

<sup>18</sup> V rámci Európskeho konzorcia pre dátovú infraštruktúru, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/sk/policies/edic>.

<sup>19</sup> COM(2013) 295 final.

na ostrovoch, v pobrežných a najvzdialenejších regiónoch<sup>20</sup>. Prístavy musia riešiť aj nové výzvy (bezpečnosť, kybernetickú bezpečnosť, digitalizáciu, vojenskú mobilitu a rekvalifikáciu prístavných pracovníkov na nové technológie) a financovanie investícií na tento účel by nemalo narúšať hospodársku súťaž. Komisia v súčasnosti **reviduje nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 („všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách“)**. Komisia v tejto súvislosti vo vhodných prípadoch, a to aj vzhľadom na výsledok verejnej konzultácie, posúdi, **či je potrebná zmena prahových hodnôt, a poskytne ďalšie usmernenia**, v ktorých uvedie príklady a objasnenia výkladu pravidiel všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách, a to aj v prípade investícií do prístavnej infraštruktúry. Spolu s pripravovanými usmerneniami pre pozemnú a multimodálnu dopravu sa novým nariadením o skupinových výnimkách v doprave uľahčí verejná podpora multimodálnych dopravných zariadení, ktoré sa nachádzajú v námorných prístavoch a majú železničné alebo vnútrozemské vodné spojenia, čím sa zlepšia spojenia s vnútrozemím.

**Koncesné a zmluvy o prenájme pozemkov** s prevádzkovateľmi prístavných terminálov zohrávajú rozhodujúcu úlohu pri získavaní kapitálu a zvyšovaní konkurencieschopnosti európskych prístavov. V týchto dohodách sa poskytuje rámec pre dlhodobé investície, ktoré umožňujú prístavom prosperovať a riešiť naliehavé spoločenské potreby. Členské štáty a prístavné orgány by sa mali usilovať o **rovnováhu medzi návratnosťou investícií pre súkromných prevádzkovateľov a vhodnými zmluvnými záväzkami** (trvanie, transparentné a spravodlivé podmienky obnovy, doložky o flexibilitate) s cieľom zabezpečiť odolnosť, bezpečnosť, ochranu a zníženie emisií. Komisia zabezpečí dodržiavanie pravidiel vnútorného trhu vo všetkých prístavoch EÚ.

Rastúca vertikálna integrácia veľkých logistických a lodných prevádzkovateľov mení tradičné prístavné prostredie. Vertikálna integrácia môže zlepšiť predvídateľnosť vývoja dopravy, a tým podporiť dlhodobé investičné plány, zabezpečiť efektívnosť a inovácie v logistických reťazcoch, znížiť transakčné náklady a zlepšiť kvalitu služieb pre používateľov. Zároveň by sa mala zachovať účinná hospodárska súťaž medzi prevádzkovateľmi v súlade s platnými antitrustovými pravidlami a pravidlami EÚ v oblasti fúzií. Komisia **preskúma usmernenia EÚ o fúziách** s cieľom poskytnúť jasné a aktualizované usmernenia o uplatňovaní pravidiel EÚ v oblasti fúzií na horizontálne aj nehorizontálne účinky fúzií.

#### **Hlavné opatrenia**

- *Používať hlavné zásady financovania a investícií EÚ do prístavov tretích krajín (príloha 1).*
- *Vypracovať usmernenia pre členské štáty s kritériami na posudzovanie zahraničných investícií do prístavov v súlade s medzinárodnými záväzkami EÚ.*
- *Podporovať digitálnu a zelenú transformáciu európskych prístavov inováciami, podporou rozširovania, replikácie a zavádzania inovatívnych prístavných zariadení a technológií.*

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

### 3. POKROK V OBLASTI ENERGETICKEJ TRANSFORMÁCIE, UDRŽATEĽNOSTI A ČISTÉHO PRIEMYSLU

#### 3.1. Prístavy ako aktéri energetickej transformácie

Približne 40 % prepravovaných komodít je energeticky významných, preto sa prístavy stávajú strategickými energetickými a priemyselnými centrami.

#### *Elektrifikácia prístavov: základný kameň dekarbonizácie*

62 % európskych námorných prístavov, ktoré odpovedali na prieskum, ponúka elektrickú energiu na pobreží v jednom alebo viacerých kotviskách<sup>21</sup>, ale pokrok je nerovnomerný<sup>22</sup> a kapacitné obmedzenia pretrvávajú, zatiaľ čo sa očakáva nárast dopytu<sup>23</sup>. Komisia bude pokračovať v monitorovaní pobrežného zásobovania elektrinou prostredníctvom agentúry EMSA a Európskeho monitorovacieho strediska pre alternatívne palivá. V nadchádzajúcom **akčnom pláne elektrifikácie Komisia zavedie nové opatrenia na podporu elektrifikácie prístavov. Komisia bude okrem toho podporovať väčšiu transparentnosť cien pobrežného zásobovania elektrinou** a lepšie prognózovanie dopytu.

S rastúcim dopytom po elektrickej energii v prístavoch bude kľúčová dostatočná kapacita sústavy. **Členské štáty by mali podporovať iné ako drôtové technológie a riešenia inteligentných sietí, digitalizované postupy a lepšie využívanie existujúcich sieťových aktív.** Okrem toho by sa najmä v prípade malých a stredných prístavov mali podporovať riešenia riadenia dopytu. Revidovaným návrhom TEN-E<sup>24</sup> spolu s nariadením o TEN-T sa podporuje rozvoj prístavnej infraštruktúry a integrácia energie z obnoviteľných zdrojov na mori. **Členské štáty by mali posilniť synergie medzi TEN-T a TEN-E a plánovaním iných elektrických sietí,** najmä v prípade koridorov pre energiu z obnoviteľných zdrojov na mori. Pripravované plány rozvoja sietí na mori by v tejto súvislosti mali zahŕňať aj potreby na pevnine, ktoré by sa mali premietnuť aj do národných plánov rozvoja sietí na úrovni prenosu a distribúcie.

#### *Udeľovanie povolení a zrýchlené pripojenia do sústavy*

Veterné a plávajúce zariadenia na mori si vyžadujú väčšie a posilnené prístavné zariadenia na montáž, skladovanie a rozmiestnenie, viac fyzického priestoru a lepšie pripojenie do sústavy. **Balík opatrení pre európske elektrizačné sústavy<sup>25</sup> a Usmernenie o efektívnych a včasných pripojeniach do elektrizačnej sústavy<sup>26</sup> urýchlia pripojenie do sústavy pre životaschopné projekty** vrátane prístavov všetkých veľkostí. Iniciatívou T-MED na transstredomorskú spoluprácu v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov a čistých technológií sa bude podporovať prepojenosť v oblasti udržateľnej energie medzi stredomorskými prístavmi. Nová platforma pre plánovanie distribučnej siete EÚ a dialóg s prevádzkovateľmi prenosových sústav (PPS), prevádzkovateľmi distribučných sústav (PDS) a národnými regulačnými orgánmi sa bude zaoberať najlepšimi postupmi pre postupné budovanie siete

<sup>21</sup> ESPO, [Environmentálna správa 2025 – EcoPorts inSights 2025](#).

<sup>22</sup> Najmä nízkonapäťové pobrežné zásobovanie elektrinou, zatiaľ čo vysokonapäťové pobrežné zásobovanie elektrinou pre väčšie lode je stále zriedkavé.

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

<sup>24</sup> COM(2025) 1006 final.

<sup>25</sup> „Balík opatrení pre európske elektrizačné sústavy, COM(2025) 1005 final.

<sup>26</sup> Oznámenie Komisie „*Usmernenie o efektívnych a včasných pripojeniach do elektrizačnej sústavy*“ (C/2025/6703).

vrátane osobitných pracovných skupín s používateľmi siete vrátane prístavov pre plánovanie siete. **Členské štáty by pri posudzovaní jednotlivých prípadov mali takisto predpokladať<sup>27</sup>, že infraštruktúra na prenos a distribúciu elektrickej energie vrátane pobrežného zásobovania elektrinou v prístavoch je v prevažujúcom verejnom záujme, čím sa zjednoduší zavádzanie sústav v prístavných oblastiach.**

### ***Prístavy ako výrobné a zásobovacie uzly pre viaceré palivá***

V regulačnom rámci EÚ<sup>28</sup> a investičnom pláne pre udržateľnú dopravu sa zdôrazňuje úloha prístavov pri zavádzaní čistých palív. Hoci prístup založený na viacerých palivách zabezpečuje flexibilitu a odolnosť, neistý dopyt po palivách odďaľuje investície, a preto je dôležité tieto dve trhové sily zosúladiť. Zatiaľ čo iniciatíva FuelEU Maritime a opatrenia podporované v stratégii EÚ pre námorný priemysel sa zaoberajú aspektom dopytu, pokiaľ ide o ponuku, **Komisia v kontexte pripravovaného balíka opatrení v oblasti energetickej únie zväží, ako podporiť dostupnosť udržateľných palív v prístavoch.** V rámci nadchádzajúcej revízie nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá<sup>29</sup> **sa zväžia opatrenia na urýchlenie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v lodnej doprave.** Súčasne by sa mali v rámci celej EÚ zosúladiť pravidlá týkajúce sa tankovania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív tak, aby boli v súlade so smernicou EÚ o energii z obnoviteľných zdrojov, a tým sa predišlo nezrovnalostiam a narušeniu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu EÚ. Spolu s účinnou databázou Únie budú môcť medzinárodné lodné spoločnosti sledovať obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, čo umožní spoľahlivý systém certifikácie a vysledovateľnosti v rámci celej EÚ, ktorým sa účinne zmiernia riziká nezrovnalostí a podvodov.

Pakt pre Stredozemie prispeje k zavádzaniu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a zároveň sa ním zabezpečí konkurencieschopnosť prístavov EÚ. Významné a účelovo viazané zdroje na financovanie dekarbonizácie možno mobilizovať príjmami zo systému EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS), ktoré členské štáty EÚ budú dražiť po rozšírení systému na námornú dopravu. Keďže členské štáty sú zo zákona povinné používať príjmy zo systému EU ETS na investície do opatrení v oblasti klímy, Komisia **dôrazne vyzýva členské štáty, aby časť príjmov zo systému EU ETS vyčlenili** na investície do dekarbonizácie námornej dopravy v rámci celého námorného klastra v Európe<sup>30</sup>. S cieľom maximalizovať vplyv a dosiahnuť synergické účinky na úrovni EÚ, a to aj medzi vlastníckmi lodí, lodenicami, dodávateľmi technológií a palív a zainteresovanými stranami v prístavoch, bude Komisia **koordinovať úsilie členských štátov a uľahčovať výmenu najlepších postupov**, prípadne aj formou usmernení.

**Aliancia pre obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá (RLCF)** do konca roka 2026 **posúdi kapacitu infraštruktúry a budúce potreby v oblasti dodávok obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v prístavoch a do prístavov.** Okrem toho bude RLCF podporovať diskusie medzi majiteľmi lodí, odvetvím udržateľných palív a finančnými inštitúciami s cieľom podporiť výrobu a dodávky obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v sektore vodnej

<sup>27</sup> COM(2025) 1007 final.

<sup>28</sup> Vráťane nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, nariadenia FuelEU Maritime, začlenenia námornej dopravy do systému EU ETS, ako aj nariadení o TEN-T a TEN-E.

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

<sup>30</sup> Napríklad výroba a zavádzanie udržateľných palív, zlepšenie energetickej účinnosti lodí, obnova flotily, investície do inovatívnych čistých námorných technológií a udržateľná infraštruktúra a pobrežné zásobovanie elektrinou v prístavoch.

dopravy. Prístavy môžu mať zásadný význam pre vodíkové údolia<sup>31</sup> s cezhraničnými terminálmi na dovoz vodíka, ktoré sú zahrnuté do siete TEN-E. Komisia v rámci spoločného podniku pre čistý vodík **zadá začiatkom roka 2026 vypracovanie štúdie, ktorou sa podporí činnosť Komisie v Globálnej koalícii prístavov pre vodík** v rámci ministerskej skupiny pre čistú energiu.

### ***Priemyselné klastre a spoločné využívanie energie v prístavných oblastiach***

Prístavy sú kľúčovými faktormi európskeho priemyslu založeného na čistej energii. Roztrieštené plánovanie, obmedzená koordinácia medzi prístavmi a priemyselnými klastrami spolu s neistotou týkajúcou sa budúceho dopytu po energetickej infraštruktúre však môžu spomaliť investície a znížiť efektívnosť systému. **Komisia vyzýva členské štáty, aby podporovali štruktúrovanú spoluprácu medzi prístavmi a miestnymi priemyselnými klastrami**, podporovali zavádzanie obnoviteľných zdrojov energie, spoločné využívanie energie, opätovné využívanie odpadového tepla, riešenia na uskladňovanie a rozvoj energetických spoločenstiev zameraných na prístavy a integráciu s miestnymi sieťami vykurovania a chladenia. Komisia bude **podporovať partnerstvá s prístavmi, miestnymi orgánmi a priemyselnými klastrami**. Z podprogramu LIFE Prechod na čistú energiu sa budú financovať projekty na podporu miestnej spolupráce v oblasti energetiky a prístavy sa môžu prihlásiť do výziev na predkladanie návrhov, ktoré sú naplánované na jar 2026 a 2027.

Komisia **podporuje užšiu spoluprácu medzi prístavmi, energetickými spoločnosťami, prevádzkovateľmi sústav a miestnymi orgánmi** a je pripravená poskytnúť neformálne usmernenia k antitrustovým otázkam<sup>32</sup>, pričom zohľadňuje usmernenia Komisie o dohodách o horizontálnej spolupráci<sup>33</sup>. Komisia **zorganizuje sériu cielených workshopov pre prístavy** o praktickom uplatňovaní kľúčových právnych predpisov EÚ v oblasti energetiky, o integrácii obnoviteľných zdrojov energie, energetickej efektívnosti, čistom vodíku a alternatívnych palivách<sup>34</sup> a o zavádzaní technológií na mori a technológií s nulovými emisiami vrátane riadenia a ukladania CO<sub>2</sub>.

### ***3.2. Posilnenie environmentálnej udržateľnosti a zjednodušenie postupov udeľovania povolení***

Prístavy sú dôležitými hospodárskymi aktívami a zároveň environmentálne citlivými oblasťami<sup>35</sup>, čo si vyžaduje zosúladenie konkurencieschopnosti s ochranou životného prostredia a dekarbonizáciou. V právnom rámci EÚ<sup>36</sup> sa sleduje táto rovnováha, a to aj tým, že sa v ňom stanovuje osobitná flexibilita v prípadoch prevažujúceho verejného záujmu. Ďalšími politikami EÚ sa podporuje znižovanie znečistenia, obnova ekosystémov, riešenia blízke

<sup>31</sup> 21 projektov podporených od roku 2019 sumou 253 miliónov EUR. [Partnerstvo pre čistý vodík, štúdiá o vodíku, prístavoch a priemyselných pobrežných oblastiach](#).

<sup>32</sup> Urobilo sa to v prípade AT.40976 – APM Terminals, usmerňovací list z 9. 7. 2025 (COM/2025/4523 final).

<sup>33</sup> (2023/C 259/01).

<sup>34</sup> Vrátane biopalív a palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO).

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

<sup>36</sup> Vychádza zo smernice o biotopoch a smernice o vtákoch, smernice o kvalite okolitého ovzdušia, nariadenia o obnove prírody a dopĺňa ju smernica o námornom priestorovom plánovaní a rámcová smernica o morskej stratégii.

prírode a udržateľné modré hospodárstvo. V Európskom oceánskom pakte<sup>37</sup> a Európskej stratégii pre odolnosť v oblasti vody sa uznáva úloha prístavov pri ochrane morských ekosystémov spolu s rámcovou smernicou o morskej stratégii a rámcom nariadenia EÚ o taxonómii<sup>38</sup>. V rámci širšieho úsilia o zvýšenie konkurencieschopnosti v EÚ Komisia prijme **niekoľko opatrení na zjednodušenie regulačného zaťaženia** pri súčasnom zachovaní ochrany životného prostredia. Komisia zreviduje **delegovaný akt o taxonómii v oblasti klímy s cieľom zlepšiť použiteľnosť technických kritérií preskúmania a zjednodušiť a aktualizovať ich tak, aby zodpovedali politickému, legislatívnemu a technologickému vývoju.**

Navrhovaným **nariadením o urýchlí environmentálnych hodnotení<sup>39</sup>** sa urýchlia hodnotenia vďaka digitalizácii, skráteným lehotám, spojeným posudzovaniam a jednotným kontaktným miestam. **Projekty dekarbonizácie prístavov strategického významu pre EÚ môžu mať prospech z implicitného schválenia a procesného a súdneho uprednostňovania.**

V **Akčnom pláne RESourceEU** sa podporujú prístavy, aby sa stali strategickými centrami pre obehové činnosti, ako je napríklad rozsiahla recyklácia kovového šrotu alebo kompozitných materiálov, pokročilé spracovanie a recyklácia materiálov, a to všetko s využitím čistej energie<sup>40</sup>. S prechodom na čisté palivá sa menia toky nebezpečných odpadov a vyžadujú si vhodné prijímacie zariadenia. V revidovanej rámcovej smernici o vode<sup>41</sup> sa členským štátom ponúka flexibilita pri povoľovaní projektov s krátkodobým vplyvom alebo činností zhoršujúcich chemický stav vodných útvarov bez zvýšenia celkového znečistenia<sup>42</sup>. Komisia vydá ďalšie usmernenia k udeľovaniu povolení podľa rámcovej smernice o vode v roku 2026. **Členské štáty by mali v prípade potreby využívať ustanovenia o rozvoji prístavov podľa rámcovej smernice o vode a zabezpečiť včasné vykonanie nových environmentálnych pravidiel týkajúcich sa znečisťovania mora z lodnej dopravy v prístavoch.**

Členské štáty sa vyzývajú, aby sa emisiami skleníkových plynov a látkami znečisťujúcimi ovzdušie v prístavoch zaoberali pri vykonávaní svojich národných energetických a klimatických plánov a národných programov riadenia znečisťovania ovzdušia. Identifikácia a posudzovanie zdrojov emisií a iných znečisťujúcich látok sú náročné vzhľadom na komplexnosť prístavných činností<sup>43</sup>. Projektmi financovanými EÚ sa zdôraznila potreba dohodnutého prístupu, spoločnej metodiky a uplatňovania. Komisia **sa bude usilovať o konzistentnejšie meranie a nahlasovanie emisií v prístavoch**, ktoré budú podporované ďalším výskumom a inováciami.

#### ***Hlavné opatrenie***

- *Urychliť postupy udeľovania povolení a zabezpečiť rýchlejšie postupy posudzovania strategických projektov v oblasti energetiky, recyklácie a dekarbonizácie prístavov*

<sup>37</sup> „Európsky oceánsky pakt“, COM/2025/281 final.

<sup>38</sup> [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/2139/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj) (najmä činnosť 6.16.).

<sup>39</sup> COM(2025) 0391 final.

<sup>40</sup> Akčný plán RESourceEU, COM(2025) 945 final.

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

<sup>42</sup> Napríklad premiestnenie už znečistenej vody alebo sedimentov.

<sup>43</sup> Nedostatok údajov o kvalite ovzdušia: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

*prostredníctvom balíka opatrení pre európske elektrizačné sústavy a súhrnného balíka opatrení v oblasti životného prostredia.*

- *Urychliť elektrifikáciu prístavov, zabezpečiť včasný a nediskriminačný prístup k sústavám.*
- *Podporovať partnerstvá pre spoluprácu v oblasti energetiky v prístavných oblastiach a v ich okolí v záujme udržateľného využívania energie vrátane vodíka.*

## 4. OCHRANA A BEZPEČNOSŤ PRÍSTAVOV

### 4.1. Vnútrotná bezpečnosť

Zmena geopolitického prostredia posilnila terorizmus, sabotáže, organizovanú trestnú činnosť a korupciu a spôsobila vznik kybernetických/hybridných hrozieb, ako aj prítomnosť vzdušných a vodných dronov v celej Európe. Rastúci rozsah sabotážnych a hybridných akcií pod prahom ozbrojeného útoku zo strany Ruska čoraz častejšie vykazujú znaky porovnateľné so štátom podporovaným terorizmom. Región Baltského mora a jeho prístavy sú naďalej obzvlášť vystavené činnosti v rámci ruskej hybridnej vojny. Systematicky by sa mali využívať a vo vhodných prípadoch revidovať právne rámce EÚ a vnútroštátne právne rámce na boj proti terorizmu a hybridnej vojne<sup>44</sup>. Na ďalšie posilnenie boja proti obchádzaniu reštriktívnych opatrení a podporu účinných reakcií EÚ je potrebná spolupráca medzi príslušnými orgánmi.

Komisia aktualizuje existujúce usmernenia k právnym predpisom o námornej bezpečnosti, aby sa primerane vzťahovali na všetky relevantné hrozby vrátane kybernetických a hybridných hrozieb, nezákonného obchodovania a škodlivého používania nevojenských dronov, pričom jej budú pomáhať agentúry ako Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) a Agentúra EÚ pre kybernetickú bezpečnosť (ENISA). **S cieľom zabezpečiť bezpečnosť prístavov na celosvetovej úrovni proti takýmto hrozbám bude Komisia spolupracovať s členskými štátmi EÚ na aktualizácii medzinárodných usmernení v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).** Na riešenie rizík terorizmu a organizovanej trestnej činnosti v súvislosti s obchodovaním s ľuďmi prostredníctvom osobných terminálov a komerčnej námornej dopravy je potrebný lepší zber a analýza údajov. Prístavní pracovníci musia byť lepšie vyškolení a chránení ako partneri v boji proti organizovanej trestnej činnosti, terorizmu, kybernetickým a hybridným hrozbám.

**V ProtectEU: Európskej stratégii vnútornej bezpečnosti<sup>45</sup>** sa zdôrazňuje, že prístavy sa stali hlavným cieľom vonkajších hrozieb, a stanovuje sa v nej námorná bezpečnosť s cieľom čeliť dronom a sabotážam podmorských káblov a zamerať sa na posilnenie bezpečnosti prístavov a dodávateľského reťazca, a to aj v susedných krajinách. V **stratégii námornej bezpečnosti EÚ** sa pozornosť venuje odolnosti a ochrane prístavov ako kritickej námornej infraštruktúry. Na boj proti prenikaniu trestnej činnosti Komisia v roku 2026 **predloží protikorupčnú stratégiu EÚ**, ktorá bude vychádzať zo smernice o boji proti korupcii.

Európska aliancia prístavov bojuje proti obchodovaniu s drogami a organizovanej trestnej činnosti tým, že spája orgány presadzovania práva, colné orgány, prístavné orgány a odvetvie.

<sup>44</sup> Oznámenie o východných regiónoch EÚ hraničiacich s Ruskom, Bieloruskom a Ukrajinou [COM(2026) 82 final].

<sup>45</sup> COM/2025/148 final.

Posilňuje odolnosť prístavov spoluprácou, výmenou najlepších postupov a identifikáciou prevádzkových nedostatkov. Na základe tejto práce **Komisia navrhne rámec EÚ pre preverky prístavných pracovníkov. V spolupráci s riečnymi komisiami sa bezpečnostné úsilie rozšíri aj na vnútrozemské prístavy vrátane tých, na ktoré sa nevzťahuje Kódex ISPS. Komisia zverejní najlepšie postupy na predchádzanie obchodovaniu s drogami a preskúma ďalšiu spoluprácu s kandidátskymi krajinami.**

Preveniu a odhaľovanie kontaminácie nákladu a prenikania trestnej činnosti je potrebné riešiť už v prístavoch mimo EÚ, v ktorých sa plavby začínajú. Vyžaduje si to, aby **Komisia a ESVČ spoločne vytvorili regionálne rámce na spoluprácu s tretími krajinami pri zlepšovaní bezpečnosti prístavov na základe spoločnej zodpovednosti a pokiaľ možno s podporou stratégie Global Gateway alebo iných nástrojov spolupráce. V tejto súvislosti sa budú vykonávať ciele posúdenia vysokorizikových prístavov tretích krajín s cieľom identifikovať a odstrániť nedostatky v oblasti bezpečnosti, zlepšiť výmenu informácií a v prípade, že sa závažné nedostatky nebudú riešiť, predvídať možné reakcie.** Tento systém môže prispieť k budovaniu dôveryhodného partnerstva s tretími krajinami v boji proti bezpečnostným hrozbám v prístavoch.

**Väčšie zosúladenie colných kontrol v prístavoch EÚ spolu s lepšími bezpečnostnými protokolmi na celom svete môžu ochrániť strany z EÚ a kritickú infraštruktúru prostredníctvom nástrojov, ako je napríklad notifikácia „Nenakladať“ (Do not load). Komisia bude pracovať na verejno-súkromnej výmene informácií medzi colnými orgánmi a námornými logistickými spoločnosťami o obchodovaní s drogami a nezákonnom obchodovaní. Okrem toho je Komisia pripravená posúdiť, do akej miery je možné antitrustovými nástrojmi podporiť uplatňovanie usmernení alebo najlepších postupov vypracovaných Európskou alianciou prístavov.** Podľa návrhu colnej reformy EÚ nový Colný orgán EÚ a Colné dátové centrum EÚ umožnia colným orgánom vykonávať analýzu rizík na úrovni EÚ a riešiť medzinárodné dodávateľské reťazce vrátane elektronického obchodu účinnými kontrolami a kontrolami zhody zo strany colných orgánov a iných orgánov presadzovania práva.

Komisia okrem toho podporuje členské štáty pri zavádzaní prísnych sanitárnych a rastlinolekárskeho opatrení v prístavoch. Komisia je odhodlaná posilniť tieto mechanizmy a vyzýva členské štáty, aby posilnili a zlepšili kontrolné opatrenia týkajúce sa dovážaného tovaru. Členské štáty **by mali uprednostniť vykonávanie právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti, prijať najlepšie postupy vymieňané v rámci verejno-súkromného partnerstva Európskej aliancie prístavov na boj proti organizovanej trestnej činnosti (vrátane obchodovania s drogami) a korupcii a riešiť bezpečnosť prístavov v celom jej rozsahu,** pričom sa zabezpečí dostatočný počet bezpečnostných pracovníkov a nevyhnutné investície.

#### ***4.2. Zvýšenie odolnosti a pripravenosti prístavov a logistických sietí***

Nebezpečenstvá vyplývajúce zo zmeny klímy, ako je zvyšovanie hladiny morí, pobrežné búrky a suchá, ako aj zhoršovanie životného prostredia vedú k zvýšenému riziku záplav a prieniku slanej vody, čo má vplyv na splavnosť, stav prístavnej infraštruktúry a spoľahlivosť, efektívnosť a bezpečnosť prevádzky prístavov a dokov. S cieľom podporiť členské štáty pri

plánovaní pripravenosti a odolnosti **Komisia v roku 2026 predloží európsky integrovaný rámec pre odolnosť proti zmene klímy.**

Členské štáty sú povinné prijať a vykonávať národné adaptačné stratégie a plány<sup>46</sup>. Vzhľadom na svoju zraniteľnosť a strategický význam **by prístavy mali vypracovať vlastné plány odolnosti proti zmene klímy.** Tieto plány by takisto mali pomôcť bojovať proti zhoršovaniu životného prostredia. Pri výstavbe nových alebo obnove existujúcich prístavov, ako aj pri infraštruktúrnom a prevádzkovom rozvoji rozhraní s logistickými sieťami by sa mali uplatňovať usmernenia na zvýšenie odolnosti infraštruktúry proti zmene klímy a zásady „odolnosti proti zmene klímy už v štádiu návrhu“. V rámci európskeho námorného priestoru sa uľahčí **výmena najlepších postupov v oblasti opatrení zameraných na odolnosť proti zmene klímy v prístavoch.**

Nehody a škodlivé udalosti predstavujú pre infraštruktúru EÚ významnú hrozbu. Dopravná sieť je len taká silná ako jej najslabší článok, preto sú dostatočná redundancia a alternatívne spojenia v sieti TEN-T rozhodujúce pre ochranu dodávateľských reťazcov, predchádzanie systémovým hospodárskym otrasom a zabezpečenie vojenskej mobility a obrannej pripravenosti. S cieľom chrániť prístavy pred prírodnými a človekom spôsobenými nebezpečenstvami **by členské štáty mali zahrnúť prístavy do vykonávania smernice o odolnosti kritických subjektov (smernice CER)**<sup>47</sup>. Pripravované usmernenia pre kritické subjekty uľahčia ich ochranu a bezpečnosť personálu. V súlade so Stratégiou únie pripravenosti by orgány mali podporovať vysokú úroveň informovanosti o rizikách medzi komunitami, ktoré sa nachádzajú v blízkosti prístavných oblastí, aby obyvatelia mohli v prípade incidentu účinne reagovať a zasiahnuť.

**Koordinátor EMS bude uľahčovať plánovanie odolnosti pre námornú a vnútrozemskú prepojenosť s ostatnými koordinátormi európskych dopravných koridorov. Členské štáty by okrem toho mali uprednostniť interoperabilitu prístavov v rámci železničného systému EÚ, ako aj dosiahnutie „dobrého plavebného stavu“ vnútrozemských vodných ciest do roku 2030.** Tým sa bude riešiť odolnosť vnútrozemských vodných ciest, obmedzenia kapacity železníc, úzke miesta na termináloch a hraniciach a slabá koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry.

Global Navigation Satellite Systems (globálne satelitné navigačné systémy) – rušenie a falšovanie (spoofing) GNSS sú čoraz častejšie pozorované v Baltskom, Čiernom a Stredozemnom mori a môžu viesť ku kolíziám na mori alebo v prístavoch. Nedávno zavedená služba systému Galileo Open Service Navigation Message Authentication, ako aj služba monitorovania rádiodreknvenčného rušenia, ktorá sa predpokladá v navrhovanom Európskom fonde pre konkurencieschopnosť (ECF), pomáhajú riešiť túto rastúcu hrozbu<sup>48</sup>.

**Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa s kritickým tovarom manipulovalo a aby bol skladovaný v súlade s požiadavkami vojenskej mobility, Stratégiou EÚ pre vytváranie zásob**<sup>49</sup> a režimom bezpečnosti dodávok, ktorý sa zaviedol v rámci Programu pre

<sup>46</sup> Článok 5 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

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

<sup>48</sup> Systémy pozorovania Zeme z vesmíru, ako je napríklad Copernicus, môžu prispieť k monitorovaniu bezpečnosti prístavov.

<sup>49</sup> COM(2025) 528.

**európsky obranný priemysel.** Prístavy, a najmä menšie prístavy, sú dôležité pre pripravenosť EÚ a mali by zohrávať dôležitú úlohu, keď členské štáty **optimalizujú mapovanie, výmenu informácií a koordináciu s cieľom vytvoriť a chrániť zásoby a minimalizovať narušenia.** V Akčnom pláne pre dronovú a protidronovú bezpečnosť<sup>50</sup> sa poskytuje súbor nástrojov so záťažovým testovaním kritických infraštruktúr, zvýšenou informovanosťou o námornej situácii a koordinovanou pripravenosťou na boj proti dronom.

**Členské štáty by mali chrániť a posilňovať zraniteľnú infraštruktúru, nadstavby a zariadenia a riešiť úzke miesta, zvýšiť úsilie o posilnenie svojej kritickej infraštruktúry. Členské štáty by mali zabezpečiť dostatočnú redundanciu a kapacitu na absorbovanie krátkodobých a strednodobých narušení vo svojom logistickom reťazci a dodávkach kritického tovaru, čo umožní najmä najzraniteľnejším uzlom vojenskej mobility dosiahnuť primeranú operačnú úroveň.**

### **4.3. Digitálna autonómia pre hospodársku bezpečnosť**

Prístavné digitálne systémy, riadenie dopravy a logistické platformy sa stávajú strategickou infraštruktúrou. Kto kontroluje údaje, kontroluje aj toky. Výmena údajov môže odhaliť dôverné obchodné informácie používateľov prístavov a často závisí od zahraničného hardvéru a softvéru, pričom veľká časť údajov bloku je uložená mimo EÚ. Páchatelia trestnej činnosti a nepriateľské štátne subjekty čoraz častejšie využívajú prirodzené zraniteľnosti digitálnych systémov a procesov na obchodovanie s drogami a kybernetické útoky.

Zatiaľ čo problémy kybernetickej bezpečnosti si vyžadujú osobitné opatrenia, EÚ musí posilniť a zabezpečiť digitálnu zvrchovanosť nad údajmi, ktoré sú základom civilnej a vojenskej dopravy. Znamená to bezpečné automatizačné riešenia, cloudovú a výpočtovú infraštruktúru, využívanie umelej inteligencie a konektivity novej generácie (5G/6G, GNSS), aby sa zabránilo akejkoľvek forme nátlaku vďaka jej jedinečnej schopnosti spĺňať prísne požiadavky, pokiaľ ide o krátke oneskorenie a vysokú kapacitu na podporu kritických služieb.

EÚ takisto potrebuje vyškolených operátorov a pracovníkov, ktorí si uvedomujú svoju zásadnú úlohu pri zabezpečovaní správneho fungovania sietí kritickej infraštruktúry EÚ. Spolu s so stratégiou pre námorný priemysel nové zameranie na digitálnu autonómiu podnikom a podnikateľom v EÚ ponúkne príležitosti na vývoj a zavádzanie digitálnych riešení budúcnosti na odhaľovanie a potláčanie trestnej činnosti.

S cieľom posilniť digitálnu autonómiu prístavov v medziach súčasného viacročného finančného rámca **bude Komisia podporovať výskumné a vývojové iniciatívy na zabezpečenie výmeny a uchovávaní údajov pre prístavy a zainteresované strany v rámci multimodálnych logistických reťazcov.** Komisia **bude spolu s členskými štátmi, sektormi dopravy, logistiky a IT presadzovať a podporovať riešenia zamerané na zvrchovanosť EÚ nad údajmi, ktoré sú základom jej životne dôležitej civilnej a vojenskej dopravy, a usilovať sa o spoluprácu s podobne zmýšľajúcimi krajinami.**

---

<sup>50</sup> COM(2026) 81 final.

#### 4.4. *Kybernetická bezpečnosť*

Komplexná infraštruktúra prístavov a rastúca digitalizácia vytvárajú významné kybernetickobezpečnostné<sup>51</sup> riziká pre dodávateľské reťazce a kritickú infraštruktúru EÚ vrátane obáv z vysokorizikových dodávateľov, ktorí ovládajú kľúčový systém. Vykonávanie sa podporuje usmerneniami Agentúry Európskej únie pre kybernetickú bezpečnosť (ENISA) týkajúcimi sa riadenia kybernetických rizík v prístavoch<sup>52</sup> a usmerneniami Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) týkajúcimi sa riešení kybernetickej bezpečnosti na palube lodí<sup>53</sup>. Komisia bude **nad'alej spolupracovať s IMO na presadzovaní harmonizovaných globálnych noriem kybernetickej bezpečnosti pre námorný sektor prostredníctvom nepovinného kybernetického kódexu. Agentúra ENISA aktualizuje usmernenia týkajúce sa riadenia kybernetických rizík v prístavoch** o najmodernejšie opatrenia a najnovší vývoj politiky EÚ, ako je smernica NIS 2.

Komisia spolu so skupinou pre spoluprácu v oblasti sieťovej a informačnej bezpečnosti a agentúrou ENISA vykoná **koordinované posúdenie kybernetickobezpečnostných rizík v prístavoch na úrovni Únie s cieľom identifikovať kybernetickobezpečnostné riziká a odporučiť opatrenia na ich zmiernenie**. V revízii aktu o kybernetickej bezpečnosti Komisia navrhuje rámec dôveryhodnej bezpečnosti dodávateľského reťazca IKT. Na základe posúdenia bezpečnostných rizík na úrovni Únie by to umožnilo primerané obmedzenia vysokorizikových dodávateľov v našej kritickej infraštruktúre. Komisia bude vykonávať koordinované testovanie pripravenosti a cvičenia v prístavoch zamerané na konkrétne scenáre kybernetickobezpečnostných rizík.

S cieľom vymieňať si najlepšie postupy a informácie je Komisia pripravená spolupracovať s členskými štátmi v rámci **osobitného fóra pre kybernetickú bezpečnosť a námorné/prístavné orgány členských štátov** na základe skupiny pre spoluprácu v oblasti sieťovej a informačnej bezpečnosti zriadenej podľa článku 14 smernice (EÚ) 2022/2555. Mohlo by sa to týkať kybernetických hrozieb, incidentov, zraniteľností, situácií, keď takmer došlo k nehode, zvyšovania povedomia, odbornej prípravy, cvičení a zručností, budovania kapacít, noriem a technických špecifikácií s osobitným dôrazom na malé a stredne veľké prístavy. Bude prebiehať úsilie o účasť agentúry ENISA, agentúry EMSA a príslušných zainteresovaných strán a o koordináciu s verejno-súkromnými partnerstvami, ako je Európske centrum pre analýzu výmeny námorných informácií (EM-ISAC) a regionálne iniciatívy, ako je napríklad Centrum námornej bezpečnosti v Čiernom mori. V súhrnnom balíku opatrení v digitálnej oblasti sa navrhuje zriadiť jednotné kontaktné miesto pre povinné nahlasovanie kybernetických bezpečnostných incidentov.

##### ***Hlavné opatrenia***

- *Aktualizovať existujúce usmernenia o bezpečnosti prístavov tak, aby primerane zahŕňali všetky relevantné hrozby.*
- *Vypracovať regionálne rámce spoločne s ESVČ na spoluprácu s tretími krajinami pri zlepšovaní bezpečnosti prístavov a pracovať na väčšom zosúladení colných kontrol v prístavoch EÚ spolu s lepšími bezpečnostnými protokolmi na celom svete.*

<sup>51</sup> Kybernetická bezpečnosť na mori sa upravuje smernicou NIS 2 a aktom o kybernetickej solidarite a na medzinárodnej úrovni Kódexom ISPS Medzinárodnej námornej organizácie.

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

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

- *Navrhnuť rámec EÚ pre preverky prístavných pracovníkov.*
- *Vytvoriť fórum pre kybernetickú bezpečnosť a námorné/prístavné orgány členských štátov na výmenu informácií a najlepších postupov.*
- *Vykonať koordinované posúdenie bezpečnostných rizík na úrovni Únie s cieľom identifikovať kybernetickobezpečnostné riziká a odporučiť vhodné opatrenia na ich zmiernenie.*

## 5. PRÍSTUP K FINANCIÁM A INVESTÍCIÁM

Výzvy a meniace sa úlohy, ktorým prístavy čelia, možno riešiť len kombináciou financovania z prostriedkov EÚ, vnútroštátnych a zo súkromných zdrojov, podporovanou predvídateľnými regulačnými rámcami a nástrojmi na znižovanie rizika. Zainteresované strany poskytli odhady investičných potrieb<sup>54</sup>, ktoré vychádzajú zo zvýšených obchodných tokov, úsilia o dekarbonizáciu, rastúcej veľkosti plavidiel a potrieb udržateľnosti a odolnosti. Medzi prekážky financovania patrí prístup k istým finančným prostriedkom, rastúce náklady a zdĺhavé a nákladné postupy udeľovania povolení.

Verejným financovaním v súlade s pravidlami štátnej pomoci sa v príslušných prípadoch znižujú riziká pre súkromných investorov a umožňuje sa realizácia projektov s významnou verejnou hodnotou, ktorými sa riešia spoločenské výzvy. Verejné financovanie je však obmedzené a **musí byť cieleňé tak, aby sa maximalizoval jeho vplyv (zásady financovania sú uvedené v prílohe 1).**

EÚ od roku 2014 podporila prístavné projekty v oblasti energetiky, udržateľnosti, konektivity, inovácií a ďalších aspektov v rámci viacerých nástrojov, pričom na ich realizáciu vyčlenila približne 10 miliárd EUR a na výskum a inovácie viac ako 200 miliónov EUR, a to aj v rámci programov NPE, EFRR a Kohézneho fondu, programu Horizont 2020 a Horizontu Európa<sup>55</sup>. Komisia bude takisto **prioritne podporovať rozvoj pobrežného zásobovania elektrinou v prístavoch v rámci výzvy NPE na rok 2026.**

V medziach budúceho viacročného finančného rámca (2028 – 34) sa môžu investície do prístavov podporiť niekoľkými nástrojmi: navrhovaný **Európsky fond pre konkurencieschopnosť (ECF)** by mohol zahŕňať investície do čistej, bezpečnej, multimodálnej a zvrchovanej digitalizovanej infraštruktúry, nadstavby a zariadení s dvojakým použitím v prístavoch vrátane nabíjacej infraštruktúry a modrých technológií. **Nástroj na prepájanie Európy na roky 2028 – 2034 (NPE 3)** s navrhovaným rozpočtom na dopravu vo výške 51,5 miliardy EUR bude kľúčovým nástrojom EÚ, pričom prístavy budú súčasťou priorít financovania cezhraničnej konektivity<sup>56</sup>. Budúcim programom **Horizont Európa na roky 2028 – 2034** by sa mali podporovať inovácie v prístavoch.

<sup>54</sup> Organizácia ESPO odhaduje 80 miliárd EUR: [https://www.espo.be/media/ESP-3217\\_InvestmentStudyReport2024\\_LR.pdf](https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf).

<sup>55</sup> NPE-T (3,9 miliardy EUR), NPE-E (856 miliónov EUR), programy EFRR a Kohézneho fondu (3,7 miliardy EUR), Inovačný fond (870 miliónov EUR), Horizont 2020 a Horizont Európa (218 miliónov EUR). V rámci Programu InvestEU sa mobilizovalo 200 miliónov EUR na prístavy a 730 miliónov EUR na digitalizáciu a zachytávanie a ukladanie CO<sub>2</sub> relevantné pre prístavy. V rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti sa v niektorých členských štátoch poskytuje významná podpora na projekty pobrežného zásobovania elektrinou a ekologizácie prístavov.

<sup>56</sup> Navrhovaný rozpočet NPE na roky 2028 – 2034 vo výške 29,9 milióna EUR na špecifické ciele v oblasti energetiky [COM(2025) 547].

Podľa navrhovaného nariadenia, ktorým sa riadia **plány národného a regionálneho partnerstva**, jeden zo špecifických cieľov zahŕňa opatrenia na zlepšenie dopravnej infraštruktúry Únie a prispievanie k dobudovaniu siete TEN-T pri súčasnej dekarbonizácii a zlepšovaní prepojenosti, bezpečnosti a dostupnosti pre vzdialené, okrajové a menej prepojené oblasti. Vďaka dostupným finančným prostriedkom **budú môcť členské štáty a regióny v závislosti od miestnych potrieb a okolností podporovať rozvoj svojich prístavov**.

Ako sa uvádza v stratégii EÚ pre námorný priemysel, v rámci Inovačného fondu, ktorý je financovaný zo systému EU ETS, sa v roku 2027 otvorí osobitná námorná výzva, ktorá môže byť prospešná aj pre projekty v prístavoch.

Skupina Európskej investičnej banky (skupina EIB) poskytla v období 2014 – 2025 podporu na projekty v námorných a vnútrozemských prístavoch vo výške približne 2,8 miliardy EUR z vlastných zdrojov vrátane projektov v oblasti odolnosti proti zmene klímy, dekarbonizácie, súdržnosti, inovácií, digitalizácie, bezpečnosti a obrany, obnoviteľných zdrojov energie na mori a alternatívnych palív<sup>57</sup>. **Komisia požiada poradné služby EIB o poskytnutie podpory na budovanie kapacít osobitne pre malé a stredne veľké prístavy siete TEN-T**. Okrem toho bude Komisia **spolupracovať s národnými podpornými bankami a inštitúciami a so súkromnými finančnými subjektmi s cieľom nájsť ďalšie riešenia financovania** v súlade s prioritami, kritériami a podmienkami stanovenými v tejto stratégii.

Dynamické prostredie svetového sektora prístavov zaznamenáva posun za hranice základných obchodných činností a rozširuje sa o nové technológie a inovácie, ktoré otvárajú nové príležitosti. Mnohé prístavy už úspešne diverzifikujú svoju činnosť, ale stále existuje potenciál pre ďalší rast. **Prístavy EÚ by mali presadzovať prezieravé, neštandardné stratégie, ktorými sa integrujú najmodernejšie technológie a inovatívne udržateľné postupy**. Najmä malé a stredné prístavy by mali využiť obchodné príležitosti v oblasti energetickej transformácie a digitalizácie.

## 6. SOCIÁLNA SÚDRŽNOSŤ, ZRUČNOSTI A KVALITNÉ PRACOVNÉ MIESTA

### 6.1. Prístavy ako prepojenia

Prístavy sú dôležitým faktorom hospodárskeho rozvoja, odolnosti, sociálnej a územnej súdržnosti arktických a pobrežných oblastí, ostrovov a najvzdialenejších regiónov a ich 20 miliónov obyvateľov EÚ. Priemyselný rozvoj a inovatívne námorné klastre v prístavoch zlepšujú miestne hospodárstvo, zatiaľ čo verejné a súkromné priestory na nábreží zvyšujú príťažlivosť miest. V husto obývaných oblastiach to môže viesť k súťaži o priestor a negatívnemu vplyvu na životné prostredie.

Komisia bude **nadalej podporovať územnú súdržnosť a prepojenosť ostrovov a najvzdialenejších regiónov**, najmä tých, ktoré čelia demografickým výzvam, prostredníctvom financovania politiky súdržnosti a Nástroja na prepájanie Európy v oblasti dopravy (NPE-T) a **vyzýva členské štáty, aby podporovali zlepšenie infraštruktúry, čistej energie a palív, bezpečnosti a udržateľnosti malých a stredne veľkých prístavov**, najmä na ostrovoch, vo vzdialených a najvzdialenejších regiónoch. Komisia **zahŕnie politické opatrenia na posilnenie hospodárskeho, environmentálneho a sociálneho prínosu**

<sup>57</sup> <https://www.eib.org/en/products/index>: Čo ponúkame.

**prístavov pre miestne komunity** do rámca pripravovaných oznámení o stratégii pre pobrežné komunity a o stratégii pre ostrovy. Vzájomné pôsobenie prístavu a mesta si vyžaduje vyváženie hospodárskych, environmentálnych a sociálnych faktorov. Komisia **posilní dialógy a podporí rozvoj najlepších postupov a usmernení na zlepšenie vzťahov medzi prístavmi a mestami**<sup>58</sup>. Komisia okrem toho navrhuje nový plán pre konkurencieschopné malé a stredne veľké prístavy.

## **6.2. Kvalifikovaná pracovná sila a bezpečné pracovné podmienky v prístavoch EÚ**

Kvalifikovaná a nepretržite školená pracovná sila je rozhodujúca na zabezpečenie spravodlivej a digitálnej transformácie a prechodu na čistú energiu v prístavoch a súvisiacich činnostiach modrého hospodárstva vrátane miestnych komunít v okolí prístavov. Nová modrá stratégia generácie obnovy v rámci Európskeho oceánskeho paktu, plánovaná na rok 2027, pomôže rozvíjať **kvalifikovanú pracovnú silu novej generácie vo všetkých odvetviach modrého hospodárstva vrátane prístavov**.

V rámci posilneného Paktu o zručnostiach, ktorý bol oznámený v rámci únie zručností, Komisia vyzýva **sociálnych partnerov, prístavy a ďalšie zainteresované strany vrátane príslušných stredísk odbornej prípravy, aby vytvorili špecializované partnerstvo pre zručnosti v sektore prístavov** s cieľom predvídať potreby zručností, riešiť ich nedostatok, podporovať iniciatívy zamerané na zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu<sup>59</sup> a inkluzívny prístup ku kvalitným pracovným miestam, najmä pre ženy a mladých ľudí. Námorný priemysel vrátane prístavov sa vyzýva, aby **spolupracoval s rozsiahlym partnerstvom pre digitálny ekosystém v rámci Paktu o zručnostiach** s cieľom podporiť zvyšovanie digitálnych zručností v sektore prístavov a aby **predložil záväzky v rámci Akadémie zručností v oblasti kybernetickej bezpečnosti a využíval nástroj európskeho rámca zručností v oblasti kybernetickej bezpečnosti (ECSF) pre prístavných odborníkov**. Pre sektor prístavov sú veľmi dôležité aj doplnkové opatrenia v rámci stratégie EÚ pre námorný priemysel, ktorých cieľom je zatraktívniť kariéru v odvetví námornej dopravy a podporiť mobilitu medzi pracovnými pozíciami na mori a na pevnine.

Na prístavy sa vzťahuje *acquis EÚ* v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (BOZP). Okrem toho je pre ochranu pracovníkov kľúčové posilnenie spolupráce medzi vnútroštátnymi prístavnými orgánmi, inšpektorátmi práce a agentúrami pre námornú bezpečnosť vrátane cezhraničnej spolupráce s podporou Európskeho orgánu práce.

Nedávnymi zmenami<sup>60</sup> sa ďalej objasnilo uplatňovanie pravidiel vyšetrovania nehôd v námornej doprave, ktoré sa týkajú prístavných pracovníkov na palube lodí. V smernici o štátnej prístavnej kontrole<sup>61</sup> sa stanovuje systém cielených náhodných kontrol dodržiavania predpisov plavidlami zastavujúcimi v prístavoch EÚ. V záujme ďalšieho zvýšenia bezpečnosti

<sup>58</sup> Prostredníctvom misie EÚ „Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá“, misie „Obnoviť naše vody a oceány“, Európskeho oceánskeho paktu, stratégie pre pobrežné komunity a rozmeru opatrení od prameňa k moru v rámci stratégie pre odolnosť v oblasti vody. Iniciatívami EÚ v mestách, napríklad v rámci Dohody o zelených mestách a Dohovoru primátorov a starostov, sa podporuje plnenie ambiciózných environmentálnych a klimatických cieľov v prístavných mestách.

<sup>59</sup> Na základe iniciatív, ako je odporúčanie Rady o spravodlivej transformácii na klimatickú neutralitu, akt o emisne neutrálnom priemysle (vrátane akadémii pre emisne neutrálny priemysel) a Plán pre kvalitné pracovné miesta.

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

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

a za účasti sociálnych partnerov **Komisia pripraví usmernenia o uplatňovaní právnych predpisov o námornej bezpečnosti na prístavných pracovníkov na palube lodí.** EÚ bude v rámci programu Horizont Európa podporovať ďalší výskum a usmerňovanie v oblasti bezpečnej manipulácie s alternatívnymi, obnoviteľnými, nízkouhlíkovými palivami a palivami s nulovými emisiami uhlíka v prístavoch a Komisia pripraví usmernenia a materiály na odbornú prípravu o bezpečnej manipulácii s alternatívnymi palivami v prístavoch.

EÚ bude naďalej podporovať vysoké bezpečnostné a pracovné normy, sociálny dialóg a osvedčené postupy, a to aj na medzinárodných fórach. **Členské štáty sa vyzývajú, aby podporovali zlepšenia v oblasti bezpečnosti a udržateľnosti<sup>62</sup> v prístavoch a zabezpečili vykonávanie a dodržiavanie pracovnoprávnych predpisov Únie a členských štátov a kolektívnych zmlúv.**

#### ***Hlavné opatrenia***

- *Podporovať malé a stredne veľké prístavy pomocou osobitného plánu (príloha 2).*
- *Podporovať rozvoj kvalifikovanej pracovnej sily novej generácie vo všetkých odvetviach modrého hospodárstva vrátane prístavov prostredníctvom opatrení modrej stratégie generačnej obnovy.*
- *Podporovať sociálnych partnerov a príslušné zainteresované strany pri vytváraní Paktu o zručnostiach v sektore prístavov v oblasti zvyšovania úrovne zručností, rekvalifikácie a začleňovania pracovníkov.*
- *Pripraviť usmernenia o uplatňovaní právnych predpisov o námornej bezpečnosti na prístavných pracovníkov na palube lodí.*
- *Pripraviť usmernenie o bezpečnej manipulácii s alternatívnymi palivami v prístavoch.*

## **7. ZÁVER**

V tejto stratégii sa zdôrazňuje kľúčová úloha prístavov pre hospodárstvo EÚ a našu spoločnosť. Stanovuje sa v nej rámec na zabezpečenie odolnosti sektora prístavov EÚ voči budúcim zmenám, zlepšenie jeho konkurencieschopnosti a rozšírenie úlohy prístavov pre spoločnosť bezpečným, spoľahlivým a udržateľným spôsobom, ako aj na zvýšenie odolnosti, vojenskej mobility a kybernetickej a hospodárskej bezpečnosti. Komisia je odhodlaná zabezpečiť jej účinné vykonávanie a dosiahnutie jej cieľov spoločne so všetkými uvedenými zainteresovanými stranami. Na tento účel Komisia zriadi **Radu na vysokej úrovni pre námorný priemysel a prístavy**, ktorej bude predsedať zodpovedný komisár a výkonní podpredsedovia, s cieľom pokračovať vo výmene informácií o vykonávaní opatrení uvedených v oboch stratégiách EÚ pre námorný priemysel a prístavy a zhromažďovať spätnú väzbu o vývoji na trhu.

<sup>62</sup> Vráťane smernice 2012/18/EÚ (Seveso), smernice 2014/34/EÚ (ATEX). Smernica 1999/92/ES (bezpečnosť a ochrana zdravia pracovníkov), smernica (EÚ) 2024/1788 (balík opatrení v oblasti plynu a vodíka).

## PRÍLOHA 1: Zásady financovania<sup>63</sup>

### **A) Spoločné zásady pre prístavné projekty EÚ vo všetkých príslušných finančných tokoch EÚ:**

- Verejné financovanie by sa malo zamerať na dosiahnutie čo najväčšieho a najkatalytizujúcejšieho vplyvu na verejné a spoločenské výzvy v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci.
- Granty by sa mali udeľovať len na projekty, ktoré sú v jasnom verejnom záujme, a mali by podporovať súkromné investície a znižovať riziko týchto investícií.
- Verejné priority by mali zahŕňať odolnosť kritických dodávateľských a logistických reťazcov, konektivitu, poskytovanie ekologických palív, pobrežné zásobovanie elektrinou a nabíjanie na pevnine, elektrifikáciu prístavov a pripojenia do sústavy, zelenú infraštruktúru a udržateľnú prevádzku prístavov, spôsobilosti s dvojakým použitím a fyzickú a digitálnu bezpečnosť prístavov, boj proti trestnej činnosti a obchodovaniu s drogami, vytváranie pracovných príležitostí v pobrežných komunitách, obehové hospodárstvo, znižovanie tvorby odpadu a recykláciu.
- Osobitná pozornosť by sa mala venovať na ostrovoch, v pobrežných a najvzdialenejších regiónoch, v závislosti od ich potrieb, malým a stredne veľkým prístavom, a to najmä z hľadiska zlepšenia bezpečnosti, elektrifikácie a prístupu k sústavám.
- Mal by sa uprednostniť vývoj riešení na úrovni EÚ a ich zavádzanie by sa malo zvýšiť.
- Vytvorenie odolnej siete prístavov schopnej zabezpečiť kritické zásobovacie a logistické reťazce, vojenskú mobilitu a konektivitu vrátane ostrovov a najvzdialenejších regiónov a ochrana námorných prístavov EÚ pred medzinárodnými hrozbami.
- Prístavy EÚ, ktoré sú priamo vystavené nekalej súťaži zo strany prístavov tretích krajín, by mali mať prospech z financovania zelenej infraštruktúry a prístavných zariadení.
- Verejné financovanie subjektov v prístavoch EÚ priamo alebo nepriamo kontrolovaných záujmami tretích krajín by sa malo dôkladne preverovať v prípadoch súvisiacich so záujmami EÚ v oblasti bezpečnosti a verejného poriadku vrátane kritických infraštruktúr alebo infraštruktúr s dvojakým použitím.
- Mali by sa stimulovať riešenia na podporu inovácií a odolnosti v EÚ a mali by sa preskúmať synergie medzi sektormi.
- Mali by sa zväziť potenciálne bezpečnostné prínosy spoliehania sa na technológie a poskytovateľov služieb z EÚ alebo z podobne zmýšľajúcich krajín.
- Riešenia navrhované aktérmi v krajinách zapojených do procesu rozširovania by sa mali považovať za súčasť širšieho dodávateľského reťazca EÚ.

### **B) Hlavné zásady podpory prístavných projektov v tretích krajinách:**

- Zameranie na vzájomne výhodné partnerstvá, ktoré majú spoločné priority, ako je vykonávanie spoločných noriem, budovanie kapacít v oblasti regulačných opatrení, rozširovanie infraštruktúry pre čisté palivá, ochrana životného prostredia,

<sup>63</sup> Touto prílohou nie sú dotknuté legislatívne postupy týkajúce sa prijatia viacročného finančného rámca na roky 2028 – 2034.

biodiverzity a klímy, priority v oblasti rozširovania, námorná a prístavná bezpečnosť a ochrana a boj proti obchodovaniu s drogami a ľuďmi a iným druhom nezákonného alebo nedovoleného využívania prístavnej infraštruktúry. Zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže, dodržiavania ľudských práv, sociálnych a environmentálnych noriem, ochrany klímy, ako aj požiadaviek na bezpečnosť a ochranu.

- Zabezpečenie konkurencieschopnosti EÚ (vrátane kontroly konkurencieschopnosti na posúdenie finančnej podpory prístavných projektov, ktoré by mali negatívny vplyv na činnosti v prístavoch EÚ do 300 námorných míľ).
- Prínos k cieľom politiky EÚ v oblasti konektivity a obchodu, dovozu/vývozu kritických surovín alebo obnoviteľných palív a iných tovarov, ktoré majú zásadný význam pre hospodárstvo EÚ.
- Zabezpečenie, aby príslušné medzinárodné dohody medzi EÚ a tretími krajinami obsahovali spravodlivé podmienky prístupu na trh pre prístavné a terminálové služby a koncesie na poskytovanie týchto služieb s jasnými mechanizmami na sledovanie ich uplatňovania.
- Podpora dodržiavania ambiciózných záväzných medzinárodných dohôd v IMO.

## PRÍLOHA 2: Nový plán pre konkurencieschopné malé a stredne veľké prístavy

Malé, stredne veľké a ostrovné prístavy sú dôležitou súčasťou európskeho prístavného systému s veľkým potenciálom. Podporujú pobrežné komunity, prepojenosť a územnú súdržnosť a zároveň prepájajú regionálne hospodárstva a prispievajú k prioritám Únie na miestnej a regionálnej úrovni. Zohrávajú úlohu aj v strategickej autonómii Únie, najmä v oblasti energetiky a kritických dodávateľských reťazcov, a podporujú modré hospodárstvo vrátane rybárstva, ako aj dôležité a špecializované segmenty trhu, ako je osobná doprava, energetika a elektrická energia na mori. V tejto stratégii sa preto venuje osobitná pozornosť malým a stredne veľkým prístavom, a to aj v súvislosti so zjednodušením, s inováciou, európskym námorným priestorom, elektrifikáciou a bezpečnosťou. Stratégiou pre pobrežné komunity sa ďalej podporí konkurencieschopnosť a diverzifikácia pobrežných regiónov s osobitným dôrazom na malé prístavy. **Plán Komisie na energetickú transformáciu rybárstva a akvakultúry v EÚ** sa bude zaoberať aj využívaním energie z obnoviteľných zdrojov v malých prístavoch a podporí sa ním vývoj harmonizovanej metodiky EÚ na meranie spotreby energie a emisií v prístavoch. Poskytovať sa bude aj cieľená podpora a poradenstvo.

- **Špecifická priorita financovania, financovanie politiky súdržnosti a budovanie finančných kapacít a príprava projektov** prostredníctvom poradenského centra EIB.
- Lepšia **podpora členských štátov** v súvislosti s rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu.
- Podpora **elektrifikácie priemyselných lokalít a klastrov** v rámci pripravovaného akčného plánu elektrifikácie.
- **Pilotné projekty zamerané na integráciu alternatívnych zdrojov energie** (potenciálne financovanie z Európskeho námorného, rybolovného a akvakultúrneho fondu).
- **Platforma BlueInvest** na podporu testovania nových technológií, trhovú validáciu, technickú pomoc a získavanie finančných prostriedkov.
- **Poradenstvo a budovanie kapacít v oblasti kybernetickej bezpečnosti.**
- Rozšírenie aliancie prístavov s cieľom vymieňať si **najlepšie postupy a rady v oblasti boja proti obchodovaniu s drogami a trestnej činnosti.**
- Pripravovaný **pracovný plán európskeho námorného priestoru (EMS)** sa bude zaoberať rozvojom udržateľných a zelených uzlov a spojení príbrežnej námornej dopravy, spoluprácou medzi prístavmi so zameraním na menšie prístavy.
- **Akčný plán pre vnútrozemskú vodnú dopravu (VVD) na roky 2028 – 2034** bude zahŕňať konkrétne opatrenia na podporu výmeny vedomostí a podporu vnútrozemských prístavov.

## PRÍLOHA 3: Zoznam opatrení a usmernenia

### **Pilier I – POSILNENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI, INOVÁCIÍ A DIGITALIZÁCIE**

#### **Komisia:**

- od roku 2026 bude uprednostňovať vzájomne prospešné iniciatívy v prístavoch tretích krajín v súlade s jasnými hlavnými zásadami,
- od roku 2026 bude uplatňovať zásady tejto stratégie pri rokovaní o medzinárodných dohodách a rámcoch spolupráce,
- od roku 2026 sa bude naďalej usilovať o prístup na trh v rámci rokovaní o dohodách o voľnom obchode a spolu s Európskou službou pre vonkajšiu činnosť (ESVČ) spolupracovať s tretími krajinami na podpore spravodlivých investičných podmienok a prístupu pre podniky EÚ,
- od roku 2026 bude podporovať členské štáty v ich úsilí v oblasti medzinárodnej normalizácie prostredníctvom nového pracovného modulu pre inovatívne prístavy a terminály v rámci Fóra na vysokej úrovni pre európsku normalizáciu,
- do roku 2028 vypracuje usmernenia pre členské štáty na posudzovanie zahraničných investícií v súlade s medzinárodnými záväzkami EÚ a rámec na mapovanie a monitorovanie zahraničných investícií v prístavoch EÚ,
- od roku 2026 bude klásť väčší dôraz na zavádzanie nad rámec pilotnej fázy v budúcich iniciatívach programu Horizont Európa vrátane hlavnej témy „Prístavy budúcnosti“,
- posilní technologické vedúce postavenie Únie v oblasti využívania alternatívnych palív, elektrifikácie, dizajnu, modernizácie zariadení, energetickej efektívnosti a digitalizácie a zahrnie systémy konverzie energie, obehovosť a digitálne riešenia,
- od roku 2026 sa bude usilovať o posilnenie spolupráce verejného a súkromného sektora v medziach rámcového programu Horizont Európa na roky 2028 – 2034 v prioritných oblastiach,
- v roku 2026 sprísni pravidlá prístupu k zariadeniam železničnej dopravy,
- v roku 2028 navrhne akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu (VVD) na roky 2028 – 2034 so zameraním na vnútrozemské prístavy,
- do roku 2028 vypracuje usmernenia EÚ pre účinnú výmenu údajov v dopravnom reťazci,
- v roku 2027, prípadne aj vzhľadom na výsledok verejnej konzultácie, posúdi, či je potrebná zmena prahových hodnôt, a poskytne ďalšie usmernenia, pričom uvedie príklady a výkladové objasnenia pravidiel GBER, a to aj pre investície do prístavnej infraštruktúry,
- v roku 2026 preskúma usmernenia EÚ o fúziách s cieľom poskytnúť jasné a aktualizované usmernenia o uplatňovaní pravidiel EÚ týkajúcich sa fúzií na horizontálne aj nehorizontálne účinky fúzií.

#### **Európsky koordinátor pre európsky námorný priestor (EMS):**

- v nadchádzajúcom pracovnom pláne EMS uprednostní rozvoj udržateľných a ekologických uzlov a spojení príbrežnej námornej dopravy, podporí spoluprácu medzi prístavmi, so zameraním na menšie prístavy, modernizáciu námornej infraštruktúry a integráciu so železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou,
- uľahčí plánovanie odolnosti prostredníctvom workshopov s ostatnými koordinátormi európskych dopravných koridorov s cieľom preskúmať núdzové možnosti námorného

a vnútrozemského spojenia v prípade narušenia hlavných prístavov na kľúčových dopravných trasách.

**Členským štátom sa adresuje výzva, aby:**

- zohrávali vedúcu úlohu pri stanovovaní globálnych technických medzinárodných noriem na príslušných medzinárodných fórach vrátane ISO,
- predchádzali rizikám spojeným so zahraničným vlastníctvom a kontrolou strategických infraštruktúr s dvojakým použitím a s nimi súvisiacou prevádzkou, zmierňovali a riešili tieto riziká,
- zabezpečili možnosť získať dočasnú verejnú kontrolu alebo právo na používanie strategickkej infraštruktúry, majetku alebo zariadení s dvojakým použitím podľa vnútroštátneho práva,
- zabezpečili, aby sa po prijatí nariadenia o vojenskej mobilite v plnej miere a rýchlo vykonávali potrebné opatrenia,
- zefektívnili postupy plánovania a udeľovania povolení, aby sa umožnilo rýchle zavádzanie inovácií v prístavoch,
- priradili vyššiu prioritu zlepšeniu dostupnosti a kapacity spojov do vnútrozemia po železnici a vnútrozemských vodných cestách,

zefektívnili územné plánovanie a postupy udeľovania povolení, aby sa umožnil rýchly rozvoj ďalších plôch na prístavné využitie.

**Zainteresované strany v sektore sa vyzývajú, aby:**

- podporovali využívanie a šírenie výskumu financovaného z prostriedkov EÚ, vymieňali si najlepšie postupy a rozvíjali partnerstvá a nové obchodné modely, ktoré presahujú špecifické/miestne výzvy a riešia sa nimi požiadavky trhu vo všeobecnosti vrátane požiadaviek malých a stredných prístavov.

**Členské štáty a zainteresované strany sa vyzývajú, aby:**

- uplatňovali hlavné zásady stanovené v tejto stratégii aj na svoje vlastné iniciatívy a posilnili všeobecnú koordináciu a výmenu informácií,
- zefektívnili postupy plánovania a udeľovania povolení, aby sa umožnilo rýchle zavádzanie inovácií v prístavoch,
- uprednostnili spojenie s vnútrozemím železnicou a vnútrozemskými vodnými cestami,
- usilovali sa o rovnováhu medzi návratnosťou investícií pre súkromných prevádzkovateľov a vhodnými zmluvnými záväzkami (trvanie, transparentné a spravodlivé podmienky obnovy, doložky o flexibilitě) s cieľom zabezpečiť odolnosť, bezpečnosť, ochranu a zníženie emisií.

**Pilier II – NAPREDOVANIE V ENERGETICKEJ TRANSFORMÁCII, UDRŽATEĽNOSTI A ČISTOM PRIEMYSLE**

**Komisia:**

- bude v roku 2026 pokračovať v monitorovaní zavádzania pobrežného zásobovania elektrinou a v pripravovanom akčnom pláne elektrifikácie zavedie nové opatrenia na podporu elektrifikácie prístavov a bude podporovať väčšiu transparentnosť cien pobrežného zásobovania elektrinou,

- využije možnosti vykonávania iniciatívy T-MED na podporu prepojenosti v oblasti čistej energie medzi stredomorskými prístavmi,
- v pripravovanom balíku o energetickej únii zväži, ako podporiť dostupnosť udržateľných palív v prístavoch,
- v nadchádzajúcej revízii AFIR zväži opatrenia na urýchlenie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v lodnej doprave,
- bude koordinovať úsilie členských štátov a uľahčovať výmenu najlepších postupov, prípadne aj prostredníctvom usmernení,
- do konca roku 2026 posúdi kapacitu infraštruktúry a budúce potreby v oblasti dodávok obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v prístavoch a do prístavov prostredníctvom aliancie RLCF,
- v roku 2026 zadá štúdiu v rámci spoločného podniku pre čistý vodík na podporu činností Komisie v rámci Globálnej koalície prístavov pre vodík,
- od roku 2026 bude podporovať partnerstvá s prístavmi, miestnymi orgánmi a priemyselnými klastrami,
- bude podporovať užšiu spoluprácu medzi prístavmi, energetickými spoločnosťami, prevádzkovateľmi sústav a miestnymi orgánmi a je pripravená poskytnúť neformálne usmernenie v otázkach ochrany hospodárskej súťaže,
- do roku 2027 zorganizuje sériu cieľených workshopov pre prístavy,
- zreviduje delegovaný akt o taxonómii v oblasti klímy s cieľom zlepšiť použiteľnosť technických kritérií preskúmania a zjednodušiť a aktualizovať ich tak, aby zodpovedali politickému, legislatívnemu a technologickému vývoju,
- bude sa usilovať o dôslednejšie meranie a nahlasovanie emisií v prístavných oblastiach.

**Členským štátom sa adresuje výzva, aby:**

- podporovali iné ako drôtové technológie a riešenia inteligentných sietí, digitalizované postupy a lepšie využívanie existujúcich sieťových aktív,
- podporovali riešenia riadenia dopytu, najmä pre malé a stredné prístavy,
- posilnili synergie medzi sieťami TEN-T a TEN-E a iným plánovaním elektrických sietí a v tejto súvislosti zahrnuli potreby na pevnine, ako sa to odráža v národných plánoch rozvoja sietí v pripravovaných plánoch rozvoja sietí na mori,
- zohľadnili vo vnútroštátnych postupoch a v individuálnych posúdeniach predpoklad prevažujúceho verejného záujmu v prípade infraštruktúry elektrizačnej sústavy vrátane pobrežného zásobovania energiou v prístavoch,
- vyčlenili časť príjmov z EU ETS na investície do dekarbonizácie námornej dopravy v celom európskom námornom klastri,
- podporovali štruktúrovanú spoluprácu medzi prístavmi a miestnymi priemyselnými zoskupeniami s cieľom podporovať obnoviteľné zdroje energie, spoločné využívanie energie, opätovné využívanie odpadového tepla, riešenia na uskladňovanie a rozvoj energetických spoločenstiev v prístavoch,
- v relevantných prípadoch využívali ustanovenia o rozvoji prístavov podľa rámcovej smernice o vode a zabezpečili včasné vykonávanie nových environmentálnych pravidiel týkajúcich sa znečisťovania mora z lodnej dopravy v prístavoch,
- riešili emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie v prístavoch pri vykonávaní svojich národných energetických a klimatických plánov a národných programov riadenia znečisťovania ovzdušia.

## **Pilier III – OCHRANA A BEZPEČNOSŤ PRÍSTAVOV**

### **Komisia:**

- do roku 2027 aktualizuje existujúce usmernenia k právnym predpisom o námornej bezpečnosti tak, aby primerane zahŕňali všetky relevantné hrozby,
- do konca roku 2026 bude spolupracovať s členskými štátmi EÚ na aktualizácii medzinárodných usmernení v rámci Medzinárodnej námornej organizácie,
- do konca roku 2026 predloží protikorupčnú stratégiu EÚ,
- v roku 2027 navrhne rámec EÚ pre preverky prístavných pracovníkov,
- v roku 2027 rozšíri bezpečnostné úsilie na vnútrozemské prístavy vrátane tých, na ktoré sa nevzťahuje Kódex ISPS, v spolupráci s riečnymi komisiami,
- v roku 2027 zverejní najlepšie postupy na predchádzanie obchodovaniu s drogami a preskúma ďalšiu spoluprácu s kandidátskymi krajinami,
- do roku 2027 vypracuje regionálne rámce spoločne s ESVČ na spoluprácu s tretími krajinami pri zlepšovaní bezpečnosti prístavov a bude pracovať na väčšom zosúladení colných kontrol v prístavoch EÚ spolu s lepšími bezpečnostnými protokolmi na celom svete,
- do roku 2027 bude pracovať na verejno-súkromnej obojsmernej výmene informácií medzi colnými a námornými logistickými spoločnosťami,
- bude pripravená posúdiť, do akej miery môžu antitrustové nástroje podporiť uplatňovanie usmernení alebo osvedčených postupov vypracovaných Európskou alianciou prístavov,
- v roku 2026 predloží európsky integrovaný rámec pre odolnosť proti zmene klímy,
- od roku 2026 bude podporovať výskumné a vývojové iniciatívy na zabezpečenie výmeny a uchovávanía údajov pre prístavy a zainteresované strany v rámci multimodálnych logistických reťazcov,
- od roku 2026 bude presadzovať a podporovať riešenia smerujúce k zvrchovanosti EÚ nad údajmi, ktoré sú základom jej životne dôležitej civilnej a vojenskej dopravy, a usilovať sa o spoluprácu s podobne zmýšľajúcimi krajinami,
- v roku 2027 bude pokračovať v spolupráci s IMO na presadzovaní harmonizovaných globálnych noriem kybernetickej bezpečnosti pre námorný sektor prostredníctvom nepovinného kybernetického kódexu,
- do roku 2027 aktualizuje usmernenia agentúry ENISA týkajúce sa riadenia kybernetických rizík v prístavoch,
- do roku 2027 vykoná koordinované posúdenie bezpečnostných rizík na úrovni Únie s cieľom identifikovať kybernetickobezpečnostné riziká a odporučiť vhodné opatrenia na ich zmiernenie,
- do roku 2027 vytvorí fórum pre kybernetickú bezpečnosť a námorné/prístavné orgány členských štátov na výmenu informácií a najlepších postupov.

### **Členským štátom sa adresuje výzva, aby:**

- uprednostnili vykonávanie právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti a prijali najlepšie postupy vymieňané v rámci verejno-súkromného partnerstva Európskej aliancie prístavov na boj proti organizovanej trestnej činnosti (vrátane obchodovania s drogami) a korupcii a riešili bezpečnosť prístavov v celom jej rozsahu,
- uprednostnili interoperabilitu prístavov v rámci železničného systému EÚ, ako aj dosiahnutie „dobrého plavebného stavu“ vnútrozemských vodných ciest do roku 2030,

- zahrnuli prístavy pri vykonávaní smernice o odolnosti kritických subjektov (smernica CER),
- zabezpečili, aby sa s kritickým tovarom manipulovalo a aby bol skladovaný v súlade s požiadavkami vojenskej mobility, so Stratégiou EÚ pre vytváranie zásob a s režimom bezpečnosti dodávok, ktorý bol zavedený v rámci Programu pre európsky obranný priemysel,
- optimalizovali mapovanie, výmenu informácií a koordináciu s cieľom vytvárať a chrániť zásoby a minimalizovať narušenia, pričom sa zväžia osobitné úlohy menších prístavov.

**Členské štáty a zainteresované strany sa vyzývajú, aby:**

- vypracovali plány odolnosti proti zmene klímy a vymieňali si najlepšie postupy týkajúce sa opatrení na zvýšenie odolnosti proti zmene klímy v prístavoch,
- chránili a posilňovali zraniteľnú infraštruktúru, nadstavby a zariadenia a riešili úzke miesta, zvýšili úsilie o posilnenie ich kritickej infraštruktúry,
- zabezpečili dostatočnú redundanciu a kapacitu na absorbovanie krátkodobých a strednodobých narušení vo svojom logistickom reťazci a dodávkach kritického tovaru, čo umožní najmä najzraniteľnejším uzlom vojenskej mobility dosiahnuť primeranú operačnú úroveň.

**Koordinátor EMS bude:**

- uľahčovať plánovanie odolnosti pre námornú a vnútrozemskú prepojenosť s ostatnými koordinátormi európskych dopravných koridorov.

**Pilier IV – PRÍSTUP K FINANCOVANIU A INVESTÍCIÁM**

**Komisia:**

- bude uplatňovať zásady financovania vypracované v stratégii vo všetkých nástrojoch financovania vrátane príslušných opatrení na podporu inovácií v prístavoch v rámci programu Horizont Európa 2028 – 2034,
- uprednostní podporu rozvoja pobrežného zásobovania elektrinou v prístavoch vo výzve NPE na rok 2026,
- čo najlepšie využije dostupné finančné prostriedky v rámci súčasného VFR na podporu priorít stratégie,
- požiada poradné služby EIB prostredníctvom programu JASPERS o poskytnutie podpory na budovanie kapacít osobitne pre malé a stredne veľké prístavy siete TEN-T,
- bude spolupracovať s národnými podpornými bankami a inštitúciami a so súkromnými finančnými subjektmi s cieľom nájsť ďalšie riešenia financovania námorných a vnútrozemských vodných prístavov a prevádzkovateľov.

**EIB sa vyzýva, aby:**

- pokračovala v poskytovaní finančnej a poradenskej podpory sektoru a pokračovala v dialógu s Komisiou, členskými štátmi, spolufinancovateľmi a odvetvím s cieľom presadzovať priority stratégie a zlepšiť prístup k financovaniu a technickej pomoci pre prístavy a podniky všetkých veľkostí, najmä pre menších prevádzkovateľov, prístavy a MSP v sektore prístavov.

**Členské štáty a regióny sa vyzývajú, aby:**

- v závislosti od miestnych potrieb a okolností podporovali rozvoj svojich prístavov.

**Zainteresované strany z odvetvia sa vyzývajú, aby:**

- presadzovali prezieravé, neštandardné stratégie, integrovali najmodernejšie technológie a inovatívne udržateľné postupy.

**Pilier V – SOCIÁLNA SÚDRŽNOSŤ, ZRUČNOSTI A KVALITNÉ PRACOVNÉ MIESTA****Komisia:**

- bude naďalej podporovať územnú súdržnosť a prepojenosť ostrovov a najvzdialenejších regiónov, najmä tých, ktoré čelia demografickým problémom,
- v roku 2026 zahŕnie politické opatrenia na posilnenie hospodárskeho, environmentálneho a sociálneho prínosu prístavov pre miestne komunity do pripravovaných stratégií pre ostrovy a pobrežné komunity,
- od roku 2026 posilní dialóg a podporí rozvoj najlepších postupov a usmernení na zlepšenie vzťahov medzi prístavmi a mestami,
- v roku 2026 bude podporovať malé a stredne veľké prístavy pomocou osobitného plánu (príloha 2),
- v roku 2026 zverejní plán energetickej transformácie pre rybolov a akvakultúru v EÚ,
- v roku 2027 pomôže rozvíjať kvalifikovanú pracovnú silu novej generácie vo všetkých odvetviach modrého hospodárstva vrátane prístavov prostredníctvom opatrení modrej stratégie generačnej obnovy,
- do roku 2027 pripraví usmernenia o uplatňovaní právnych predpisov o námornej bezpečnosti na prístavných pracovníkov na palube lodí,
- od roku 2026 bude podporovať ďalší výskum a usmernenia v oblasti bezpečnej manipulácie s alternatívnymi, obnoviteľnými a nízkouhlíkovými a uhlíkovo neutrálnymi palivami v oblasti prístavov v rámci programu Horizont Európa,
- do roku 2027 pripraví usmernenia a materiály odbornej prípravy o bezpečnom zaobchádzaní s alternatívnymi palivami.

**Členským štátom sa adresuje výzva, aby:**

- podporovali infraštruktúru, čistú energiu a palivá, zlepšenie bezpečnosti a udržateľnosti malých a stredne veľkých prístavov, najmä na ostrovoch, vo vzdialených a najvzdialenejších regiónoch,
- podporovali zlepšenia v oblasti bezpečnosti a udržateľnosti v prístavoch a zabezpečili vykonávanie a dodržiavanie pracovnoprávnych predpisov Únie a členských štátov a kolektívnych zmlúv.

**Sociálni partneri a ostatné zainteresované strany v sektore sa vyzývajú, aby:**

- vytvorili špecializované partnerstvo pre zručnosti v sektore prístavov na podporu zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie a začleňovania pracovníkov.

**Námorný priemysel sa vyzýva, aby:**

- spolupracoval s rozsiahlym partnerstvom pre digitálny ekosystém v rámci Paktu o zručnostiach s cieľom podporiť zvyšovanie úrovne digitálnych zručností v sektore prístavov,
- predložil záväzky v rámci Akadémie zručností v oblasti kybernetickej bezpečnosti a používal nástroj európskeho rámca zručností v oblasti kybernetickej bezpečnosti (ECSF) pre prístavných odborníkov.